STRIPWEEKBLAD

pep

nr.7*6/12februari1971
prijs 60 cent

Nieuw!
Wellington Wish
Onze man in
Tristan da Cunha



Deze Week:



HOOFDREDACTEUR:
Hetty Hagebeuk
REDACTIE:
Jan van Gelderen
Myrian Gianotten
Karel Kersten
Teus Verwey
Jan de Rooij
Rita Homan
Maarten Boom
Marianne de Kruyff
Marijke Scholten
Hans Keeris

pep

is een uitgave van
DE GEILLUSTREERDE
PERS N.V.
Stadhouderskade 85
Amsterdam.
Postbus 497.

INHOUD

Post voor pep postbus 497, Amsterdam

Uitzondering

Pep is 'n machtig blad, maar ik mis nog steeds een artikel over Ekseption. De autorubrieken zijn steengoed, ga zo door. Voor mij is het nog steeds Pep. Prins Valiant mag eruit, zet daar voor in de plaats de Smurfen. Ten laatste: Pep mag nog veel en veel dikker.

Hans Reinders, Leidschendam

Een interview staat in PEP 12 en een uithaler in PEP 41. De smurfen staan in Donald Duck.

Veronica

Pep is in één woord: geweldig. Rik Ringers vind ik de beste strip van het blad. De andere strips zijn ook heel goed. Wilt u eens een uithaler van het schip Veronica (radio Veronica) plaatsen? Dit zou erg fijn zijn. In Pep 33 werd door W. Pannekoek naar Renault gevraagd. Heeft die Renault motorpech of hoe zit dat?

Hanneke Kempff, Den Haag

Zodra Renault met echt nieuws komt (en dat zat er bij de brief van Pannekoek wel in) zijn wij er bij, maar nu zien we het voorlopig niet.

Dankbaar

Voor de publikatie van de navolgende strips ben ik u dankbaar: Erwin, Vidocq, Matho Tonga, Prins Valiant, Asterix, Ravian, Dan Teal, Bandoneón, J. Goodbye, Ambrosius, Ridder Roodhart en Argonautjes. Voor strips die uit andere Nederlandstalige bladen komen, ben ik u echter niet in het minst erkentelijk. Strips/ comics zoals Flippie Flink en spotter (W. Lohmann produceert wel beter werk), zie ik liever niet in Pep.

J.J. Nieuwstraten, Spijkenisse

Flippie Flink vinden wij nou toevallig geweldig.



Einde

Dit is de derde briefkaart die ik schrijf. Ik schrijf graag en ik ben gek op vliegtuigen en wagens. Al eerder heb ik gevraagd om een Pepplaat van de Sikorsky „Sea King", maar tot nu toe nog niks van gezien. Verder is Pep het einde, vooral Mick Tangy, Dan Teal en Asterix.

Henk Okkerse, Den Helder

Als ze weer eens een aardige civiele wentelwiek brengen.



Gepensioneerd

Pep is een blad voor iedereen. Pep is zelfs een blad voor gepensioneerde hippies. Volgens mij is Pep van top tot teen hartstikke goed, maarrrrrr... zou er geen uithaler van een C.Z. (cross motor) in kunnen. Bij voorbaat mijn dank.

Jos Honevoorts, Eindhoven

Gegarandeerd dat we daar dit jaar mee komen.



Goed

Ik zou u op een fout willen wijzen. Op pagina twee van Pep 49 staat namelijk een tekening van Jethro Tull. Hierop staan vijf personen, op de foto op pagina 12 en 13 echter staan maar vier personen. Pep is verder superformiweldigeindefantakolosachtig.

Wim Rietdijk, Benthuizen

Niet alleen naar de plaatjes kijken, maar ook de bijbehorende stukjes lezen.

Vliegdekschepen

Ik vind de Pep een erg goed blad, vooral de strips: Asterix, Tangy, Palland, Ringers en Prins Valiant. Zou u misschien uithalers over vliegdekschepen in de Pep willen plaatsen?

Ruud Brans, Amsterdam

Dat zouden we best 'ns kunnen doen.

Vernietigen

In Pep stonden wel vaak reportages over mens-vernietigende dingen, maar waarom niet iets over een mensreddend ding zoals de nieuwe K.N.Z.H.R.M.-reddingsvlet de „Spaanderbank"?

P. Molenaar, Heemskerk

In Pep 20/1970 stond een reportage over „De Komer" en er komt een Pepplaat over reddingboten.

OPLOSSING PUZZEL PEP 6
De oplossingen van de raadseltjes zijn: knecht, sproet, heibel, zuring, slalom, tellen, ijskoud, echoën, charme, fiscus, alkoof en evacué. Het zinnetje wordt dan: 'n peuleschil voor Cocco Bill.

Volgende week:

BLOOD SWEAT AND TEARS

MICHAEL STROGOFF ROODBAARD OP LEVEN EN DOOD

PEP, Uitgave van De Geïllustreerde Pers N.V., Stadhouderskade 85, Amsterdam, Postbus 497. **Abonnementsprijs** voor Nederland 50 cent per week of f 6,50 per 13 nummers; voor buitenland worden prijzen en condities op aanvraag gaarne verstrekt. Losse nummers 60 cent. **Telefoonnummer** voor vragen en mededelingen van abonnees: 020-729785. **Girobetaling:** Indien u het blad per post onder adresband ontvangt, op postgirorekening 330021 van Pep, Amsterdam, bij voorkeur door middel van de stortings/overschrijvingskaart die u wordt toegezonden. **Adresverandering** drie weken tevoren opgeven met vermelding van het oude en nieuwe adres en wijze van ontvangst (post of wederverkoper) aan Pep, afd. abonnementen, postbus 497, A'dam. **Attentie:** zonder schriftelijke toestemming van de uitgeefster is het verboden dit blad op te nemen in of ter beschikking te stellen van een leesportefeuille. **Agence for Canada:** Dutch Magazine and Book Import Cy., Whitby.

Asterix

TEKST: GOSCINNY
TEKENINGEN: UDERZO
VERTALING: MYRIAN GIANOTTEN

en



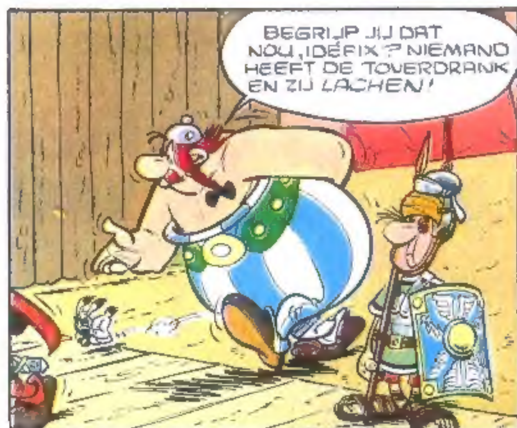












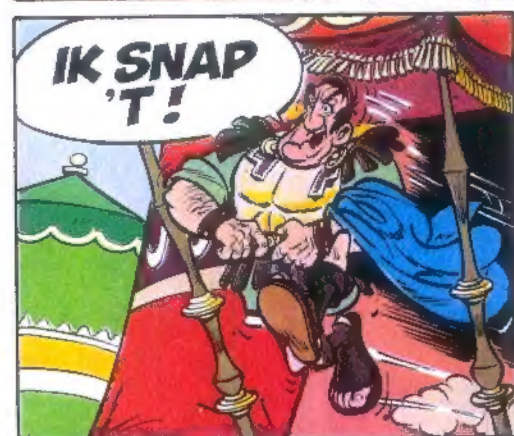


DE INTRIGANT

Asterix, Obelix en Panoramix hebben hun dorp verlaten en gaan 'n bezoek brengen aan Cassius Catastrofus in het Romeinse kamp...

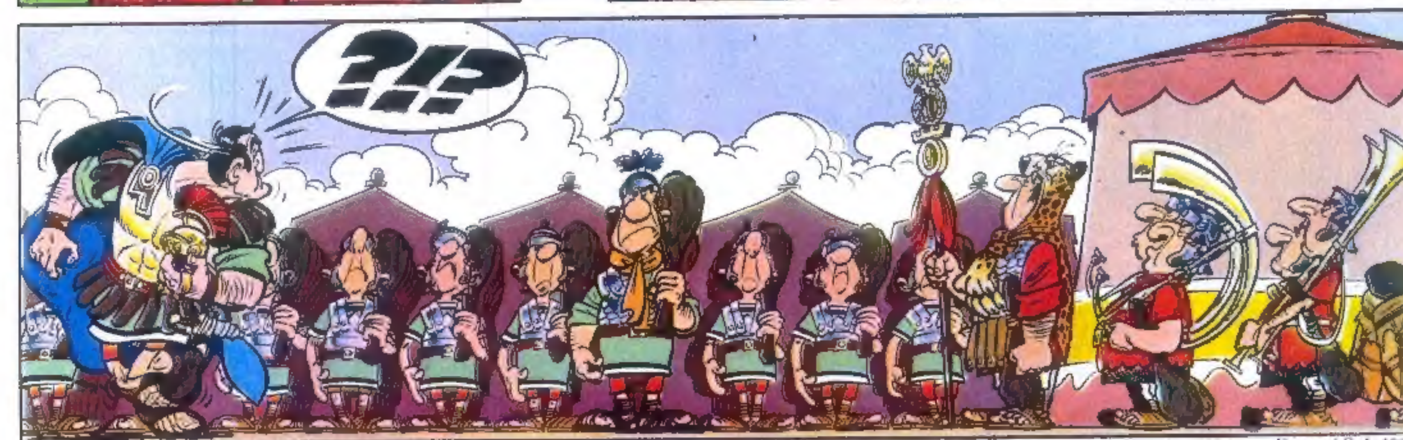


















WORDT VERVOLGD

Erwin

DOOR:
HANS G.
KRESSE

DE



























GEWELDENAAR

Het leger van de Picten en Saksers dat Erwin en zijn mannen gevangen heeft genomen, wordt belaagd door een reusachtige kerel...

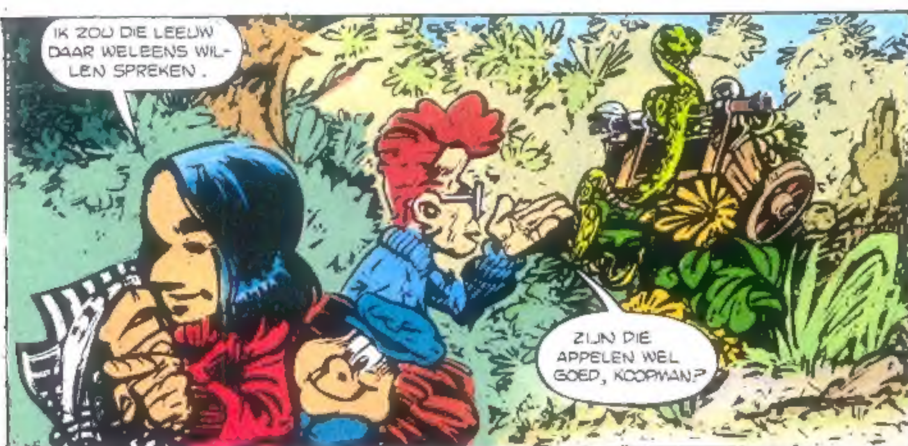


WORDT VERVOLGD

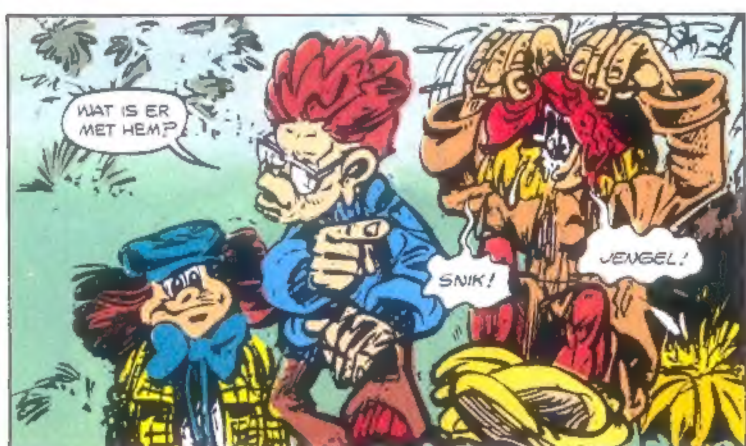
DAN TEAL

TEKENINGEN: JOHNN BAKKER
SCENARIO: GEO STAAD

HEERLIJK RUSTIG IS HET HIER...
JA, WE ZORGEN GOED VOOR ONZE MENSEN.
WILT U EEN BEETJE RONDLOPEN?





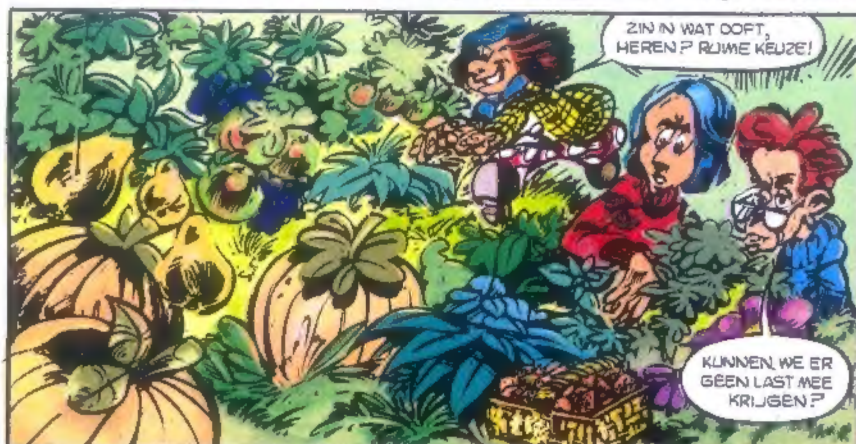






en HET MAANVIRUS

In het vergeten rijk komen Dan Teal en Vergieltje voor grote verrassingen te staan. Ze gaan nu op weg naar de geheimzinnige tuin...









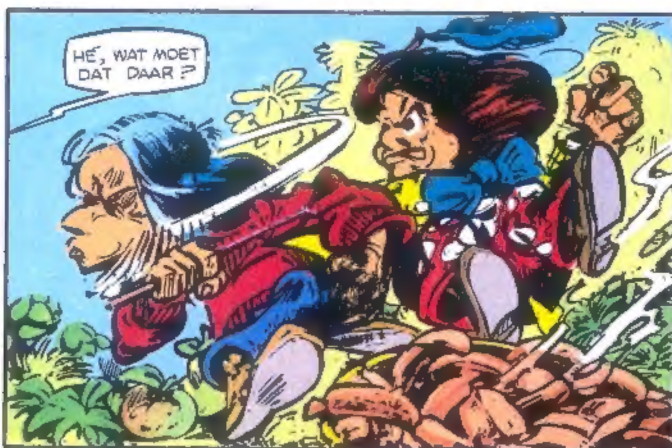














WORDT VERVOLGD

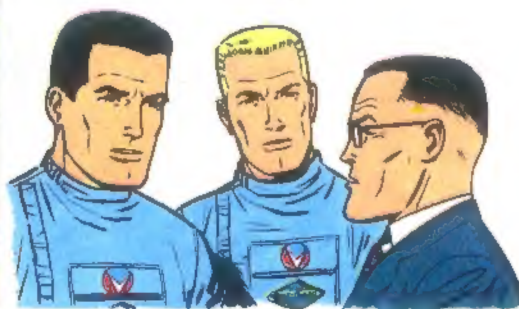
MICHEL VAILLANT

DOOR
JEAN
GRATON

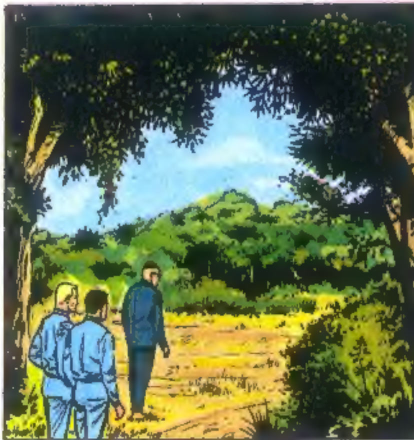
de

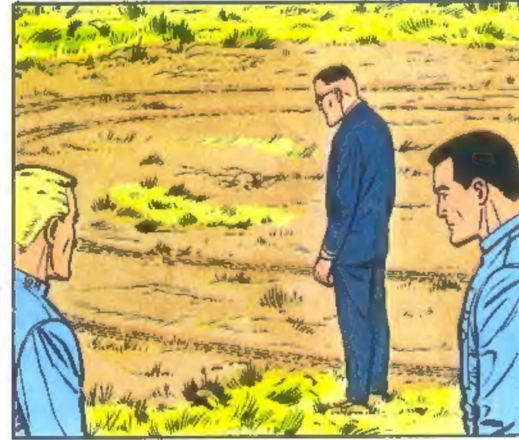




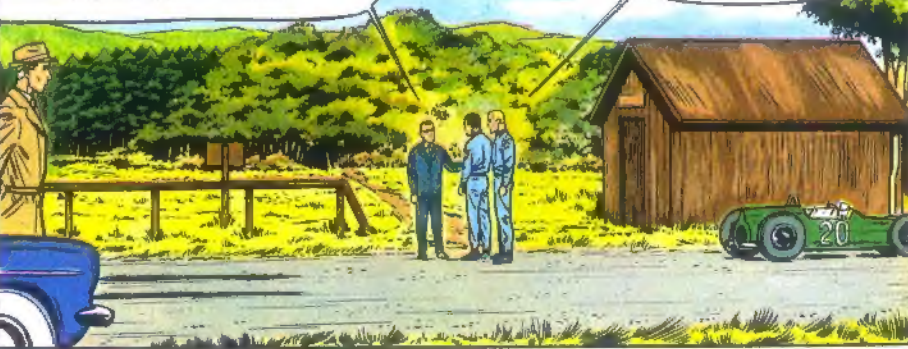








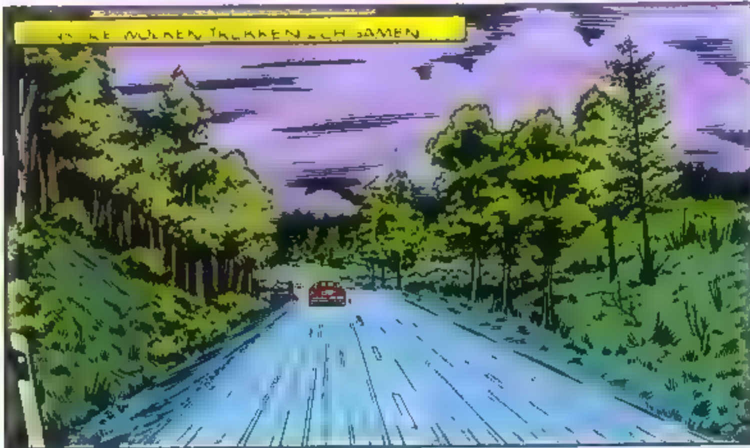






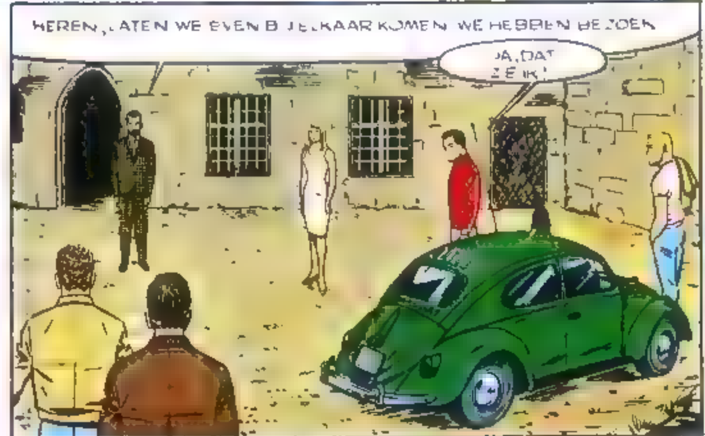
ridders van Königsfeld

De recherche is ingeschakeld bij de verdwijning van Karel op de Nurburgring. Van de zeven coureurs zijn er nu nog maar vijf over





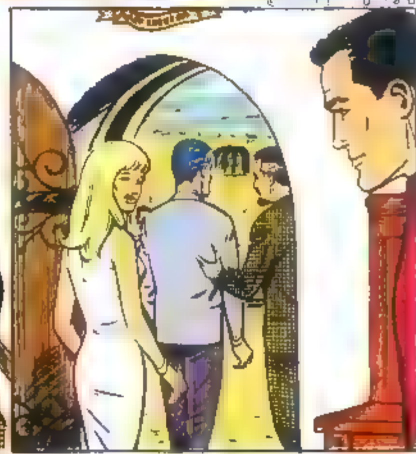












WORDT VERVOLGD

240 Z SPORTS



Een reportage
van Karel Kersten (tekst)
en Jan Heese (foto's)



Da's pas 'n DATS



Ongelooflijk maar waar: twintig jaar geleden kon er van een Japanse auto-industrie nauwelijks gesproken worden en nu staat het land van de maxitankers en minitransistors op de tweede plaats in het klassement van de autoproducerende landen. Over een stormachtige ontwikkeling gesproken! Het merkwaardige nu is dat Japan het merendeel van zijn auto's voor de thuismarkt produceert (15% export in 1968), terwijl bijvoorbeeld Duitsland door de oosterlingen van de tweede plaats verdrongen, niet minder dan 62% (in '68) van zijn produktie uitvoert.

UN



De Japanse auto-industrieën (Toyota, Nissan, Honda, Toyo Kogyo (Mazda), Isuzu, Mitsubishi en Suzuki) krijgen steeds vastere voet op vreemde bodem, vooral in Amerika, maar het blijft een opmerkelijke zaak dat de Japanners zelf zoveel auto's consumeren.
Van hoeveel belang Japan zijn auto-export acht, mag blijken uit het feit dat enkele fabrieken wagens maken die geheel naar mode en wens van buitenlandse afnemers ontworpen zijn.
Eén van die export-auto's, bedoeld voor de Verenigde Staten en Europa, is de Datsun 240 Z Sports, volgende week als hét nieuwtje (primeur voor Europa) te bewonderen op de RAI (opening 11 februari).
Tot beter begrip: Datsun is een merk van de Nissan Motor Company.
Wij reden die 240 met Rob Janssen aan het stuur (weetjewel, Rob van de Londen Mexico-rally) en, laten we het er maar meteen uitgooien, het is een ongelooflijke wagen: hij bezit zonder meer de klasse van een Porsche (alleen de motor, veel simpeler van constructie dan de Porsche-krachtbron, zal wel langer meegaan), maar kost 'n dikke tienduizend guldentjes minder: voor f 19.800,- is deze formidabele tweezitter geheel de uwe!
Met de 240 Z kun je alle kanten uit, het is altijd de goede. De wagen vertoont een volkomen neutraal weggedrag dat door het grote vermogen nogal gemakkelijk op overstuur te krijgen is.
Dit fenomeen (als je de prijs met de prestaties vergelijkt is het een fenomeen) kan door 'n beetje chauffeur even gemakkelijk op het gas als met 't stuur door snelle bochten gesmeten worden.
Bij 6.000 trn/min levert de 240 zijn 150 pk aan de achterwielen. Het maximale toerental ligt echter rond de 6.400 en dat is in de vijfde versnelling voldoende voor 'n top van 208 goudeerlijke kilometers per uur. Da's snel! De koersvastheid van deze Datsun is opmerkelijk. Op het rechte eind van het Zandvoortse circuit werd bij topsnelheid 'n forse ruk aan het stuur gegeven, stel je dat even voor! Meteen het stuur los, de 240 rukte even naar links, sloeg nauwelijks merkbaar 'n fractie rechts uit en spoorde weer als langs 'n rail vooruit. Dat gebeurde bij een snelheid van 200 km/u. Als je hetzelfde grapje met 'n Volkswagen bij 110 km/u uithaalt, kun je jezelf en je auto ergens verspreid in de berm gaan terugzoeken.
De hele verschijning van de auto is afgestemd op de westerse markt: lage, erg lange neus, afgekapte achterkant, daarop een minispoilertje. Dat zit er niet om de wegligging te verbeteren, zoals bij andere sportwagens het geval is (de spoiler drukt de achterwielen door de windkracht vaster op de weg), maar is bedoeld om de uitlaatgassen buiten het interieur te houden, daarmee een klacht bij vele sportwagens met afgekapt achteronder voorkomend. De binnenruimte biedt een riante verblijfplaats aan twee volwassenen, waarbij de aantekening dat zelfs bijzonder langbenige passagiers er niet in slagen het voorschot te raken. De kuipstoelen zijn in alle standen verstelbaar, geven een perfecte zijdelingse steun en hebben een hoofdstukje, wat behalve 'n welkom accessoire is in geval van 'n botsing op de achterbumper ook nog uiterst plezierig is op lange afstanden en onder het echt akelig snelle optrekken. Hoeveel aandacht is besteed aan het comfort van de inzittenden blijkt wel uit de standaard ingebouwde autoradio! Wie deze belachelijk goedkope kwaliteitswagen in „levenden lijve" wil bewonderen, kan de RAI bezoeken. En om te voorkomen dat hij bij voorbaat alles op deze auto perfect vindt, willen we deze lofzang op de 240 beëindigen met een kritische opmerking: de banden (175-ers) zijn te smal.
Wie ten volle van de mogelijkheden die de Datsun 240 Z Sports biedt, wil profiteren, doet er goed aan er 195-ers onder te zetten. Dan gaat het allemaal nog harder en nog veiliger! Vanaf maart is de 240 leverbaar.

IZNOGOEDH

TEKST: GOSCINNY
TEKENINGEN: TABARY













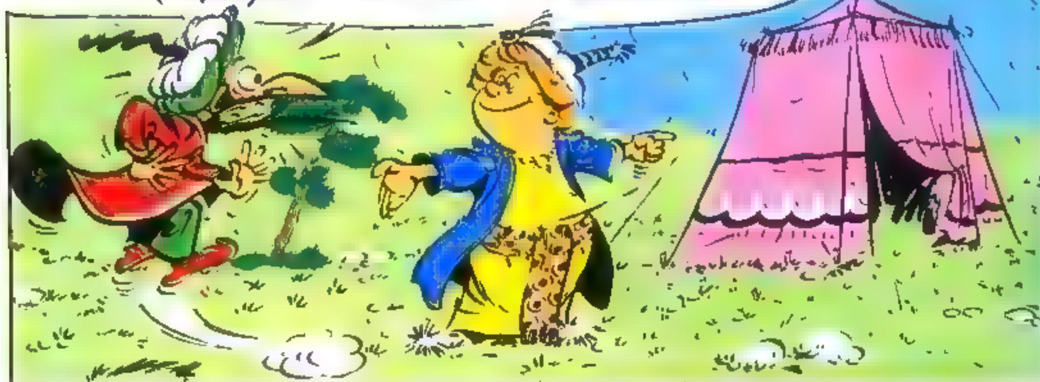






HET WESTERS EXTRACT

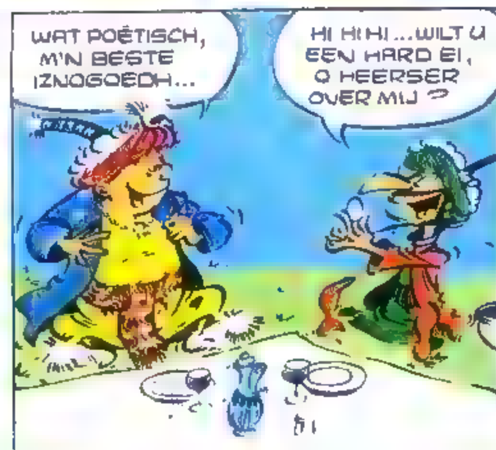
Iznogoedh heeft een extract weten te bemachtigen dat de drinker gewichtsloos maakt. Hij nodigt de Kalief uit voor een pick-nick.























IZNOGOEDH





DAAR GAAT-IE!
DAAR GAAT-IE!



WAAR KIJK JE NAAR, M'N BESTE IZNOGOEDH?
?!?



WAT ?! GEEN OEPS? ZIT U DAAR NOG?
NATUURLIJK ZIT IK HIER NOG. JE DENKT TOCH NIET DAT IK JE IN DE STEEK ZOU LATEN?



JA HOOR! 'T IS KOUD. DIE WIJZE ZEI AL DAT HET KOUD GEEN EFFECT HAD.



IK ZAL NOG EEN KOPJE EXTRACT VOOR U MAKEN.
NEE, DANK JE.



ONZIN! DRINK DAT EXTRACT!!!



GOED, GOED, OMDAT JE ZO AANDRINGT MAAR WIL JIJ NIET, M'N BESTE IZNOGOEDH?
NEE, EH IK KAN ER NIET TEGEN. IK KRIJG ER HARTKLOPPINGEN VAN...



WAT DOET U NOU?!
PFFF... EVEN BLAZEN... PFFF... IK KAN NIET ZO HEET DRINKEN.. PFFF..



PFFFF... IK DRINK HET LIEVER LAUW... PFFF
NIET BLAZEN! ALS U HET LAUW DRINKT, KRIJGT U DE HIK!!!



DE HIK? MAAR IK BEGRIJP NIET WAT JE DAN...
DRINK! IK SMEEK U, DRINK!!!



HIJ DRINKT
HIJ DRINKT!

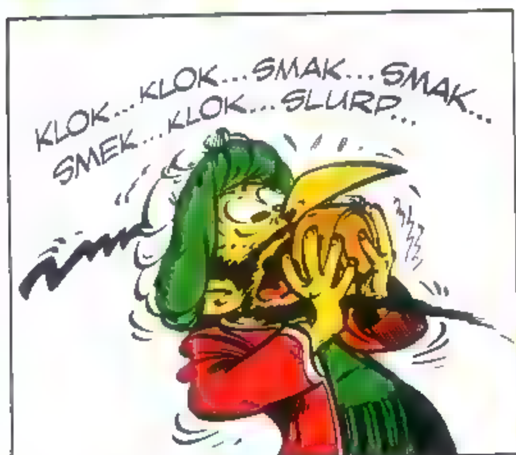


AHA! DAAR HEBBEN WE EEN STEL WEERLOZE REIZIGERS!
?!
7

HET WESTERS EXTRACT







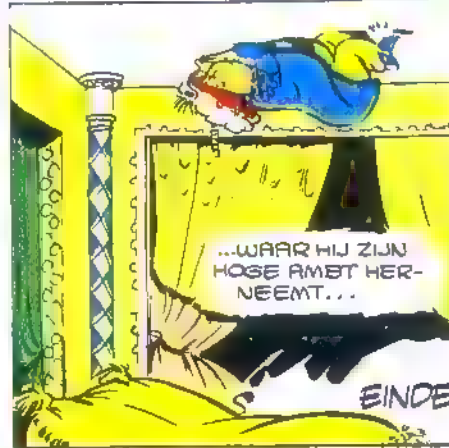












Prins Valiant

H FOSTER

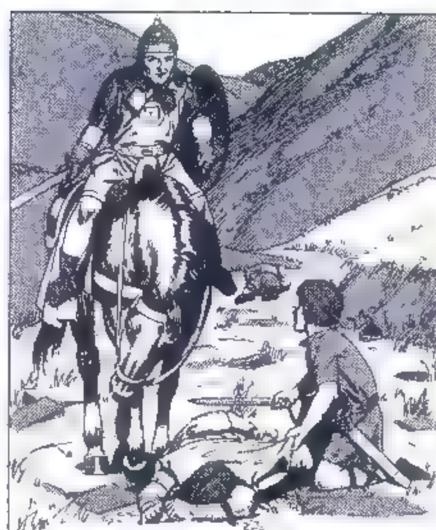
ARN EN DE SAKSERS



ARN WIJST DE SAKSERS DE WEG DOOR DE VALLEI, WAARLANGS ZIJ BRITTANNIË KUNNEN VEROVEREN. DAN KOMT PRECIES VOLGENS PLAN, ZIJN VADER AANGESTORMD OM HEM TE BEVRIJDEN...



ARN SPRINGT OPZIJ OM ARVAK DE RUIMTE TE GEVEN... TWEEMAAL FLITST HET ZINGENDE ZWAARD IN HET ZONLICHT, DAN IS HET VOORBIJ...



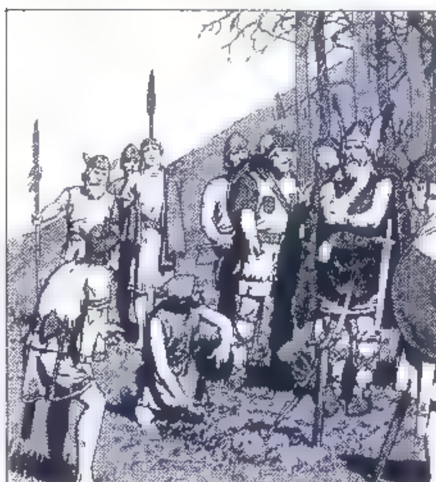
ARN DRENKT ZIJN BUIS IN HET BLOED VAN EEN SAKSER EN SCHEURT HET OPEN MET ZIJN ZWAARD. WANT DE SAKSERS MOETEN DENKEN DAT BOLTARSON DOOD IS..



ALS NA TWEE DAGEN BOLTARSON NOG NIET IS TERUGGEKEERD, ZET DE AANVOERDER VAN DE SAKSERS ZIJN BESTE SPOORZOEKER AAN HET WERK... EN TENSLOTTE BEREIKEN ZIJ DE DE PLAATS DES ONHEILS...



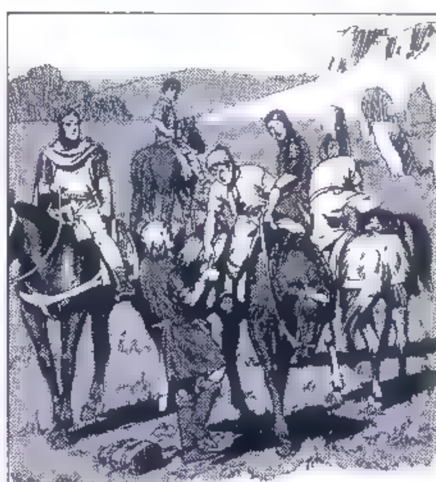
„ALLEBEI GEDOOD, DOOR EEN RIDDER, WANT ER ZIJN SPOREN VAN EEN BESLAGEN PAARD..." VERKLAART DE SPOORZOEKER. *„DE JONGEN IS OOK DOOD, KIJK, HIER LIGT ZIJN BEBLOEDE WAMBUIS."*



ALS ZE HET GRAF ZIEN VRAAGT EEN VAN DE KRIJGERS OF ZE HET LICHAAM VAN BOLTARSON VOOR ALLE ZEKERHEID MOETEN OPGRAVEN. *„NEE,"* BESLIST DE AANVOERDER. *„HIJ WAS EEN DAPPERE KNAAP. WIE HEM GEDOOD HEEFT, SCHATTE HEM ZO HOOG DAT HIJ HEM BEGRAVEN HEEFT."*

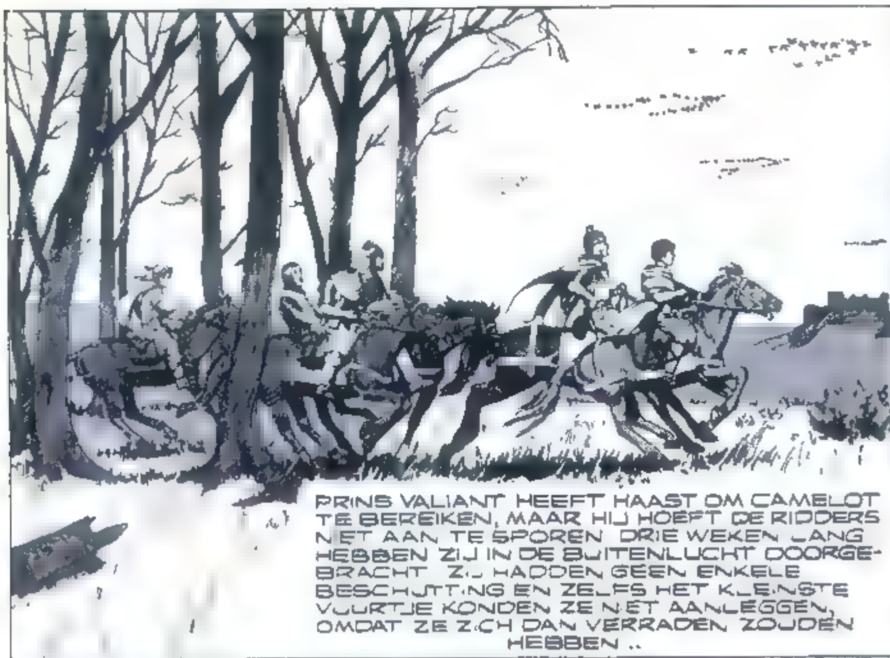


ALS DE RIDDERS OP EEN HEUVELTOP DE SAKSERS ZIEN TERUGKEREN, BREEKT DE LAATSTE SPANNING. ARN WEET DAT ZIJN PLAN VOLLEDIG GESLAAGD IS..



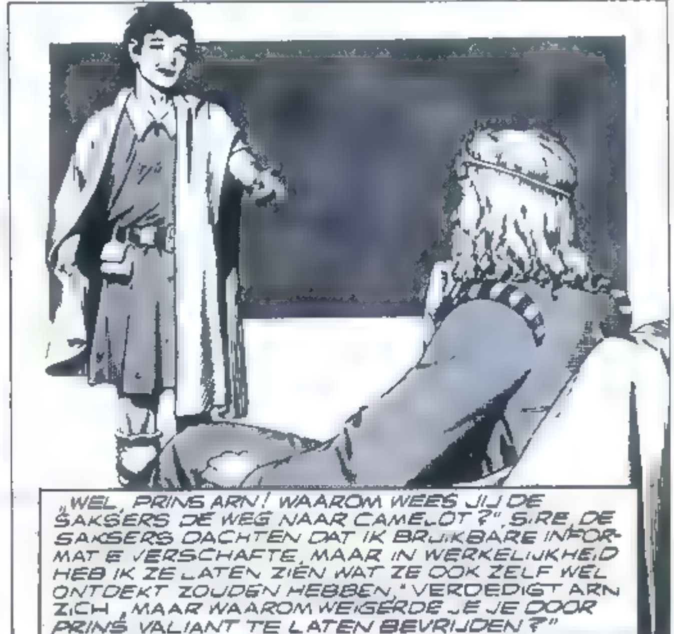
ZIJ HAASTEN ZICH TERUG NAAR CAMELOT OM KONING ARTHUR VERSLAG UIT TE BRENGEN. DANK ZIJ ARN ZIJN DE VEROVERINGSPLANNEN VAN DE SAKSERS BEKEND EN KUNNEN ER MAATREGELEN GETROFFEN WORDEN...

9

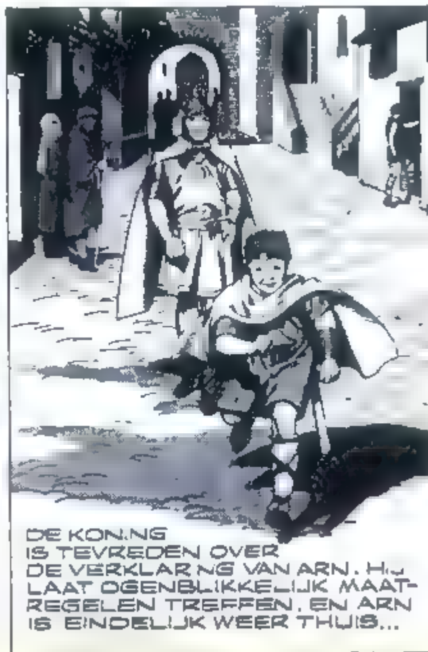

PRINS VALIANT HEEFT HAAST OM CAMELOT TE BEREIKEN, MAAR HIJ HOEFT DE RIDDERS NIET AAN TE SPOREN. DRIE WEKEN LANG HEBBEN ZIJ IN DE BUITENLUCHT DOORGEBRACHT. ZIJ HADDEN GEEN ENKELE BESCHUTTING EN ZELFS HET KLEINSTE VUURTJE KONDEN ZE NIET AANLEGGEN, OMDAT ZE ZICH DAN VERRADEN ZOUDEN HEBBEN ..


OP CAMELOT AANGEKOMEN, DIENT VALIANT ZICH METEEN BIJ DE KONING AAN OM VERSLAG UIT TE BRENGEN .


NADAT DE DRIE RIDDERS VERTELD HEBBEN WAT ZIJ OVER DE SAKSERS TE WETEN ZIJN GEKOMEN VRAAGT DE KONING OM ARN. „HET IS GEEN GEWOONTE DAT WIJ EEN KNAAP BIJ DE BERAADSLAGINGEN TOELATEN, MAAR PRINS ARN HEEFT NU EENMAAL HET MEEST DIRECTE CONTACT MET DE SAKSERS GEHAD."

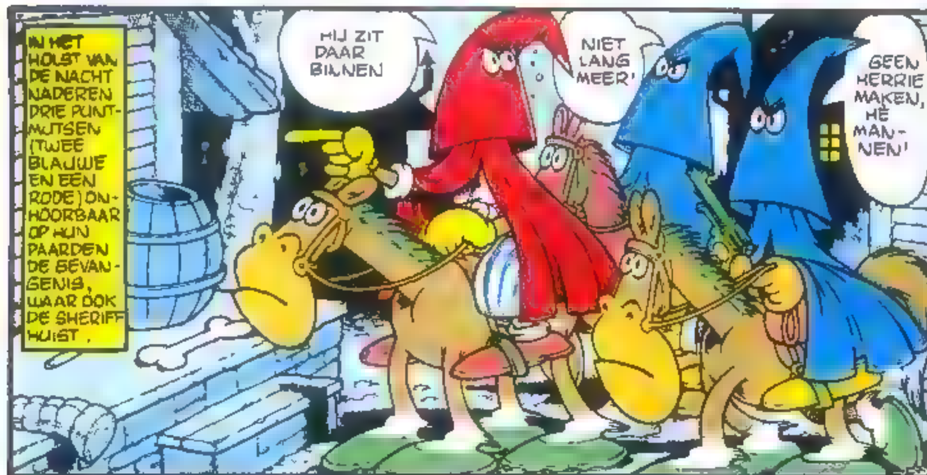

„WEL, PRINS ARN! WAAROM WEES JIJ DE SAKSERS DE WEG NAAR CAMELOT?" „SIRE, DE SAKSERS DACHTEN DAT IK BRUIKBARE INFORMATIE VERSCHAFTE, MAAR IN WERKELIJKHEID HEB IK ZE LATEN ZIEN WAT ZE OOK ZELF WEL ONTDEKT ZOUDEN HEBBEN," VERDEDIGT ARN ZICH. „MAAR WAAROM WEIGERDE JE JE DOOR PRINS VALIANT TE LATEN BEVRIJDEN?"


„OMDAT IK DE ROUTE VAN HUN INVASIE KENDE. ALS IK ONTSNAPT WAS, ZOUDEN ZE HUN PLANNEN HEBBEN VERANDERD! MAAR NU DENKEN ZE DAT IK DOOD BEN EN DODEN SPREKEN NIET. DAAROM KUNNEN WE EROP REKENEN DAT ZIJ KOMEN LANGS DE WEG DIE IK GEWEZEN HEB."


DE KONING IS TEVREDEN OVER DE VERKLARING VAN ARN. HIJ LAAT OGENBLIKKELIJK MAATREGELEN TREFFEN, EN ARN IS EINDELIJK WEER THUIS...

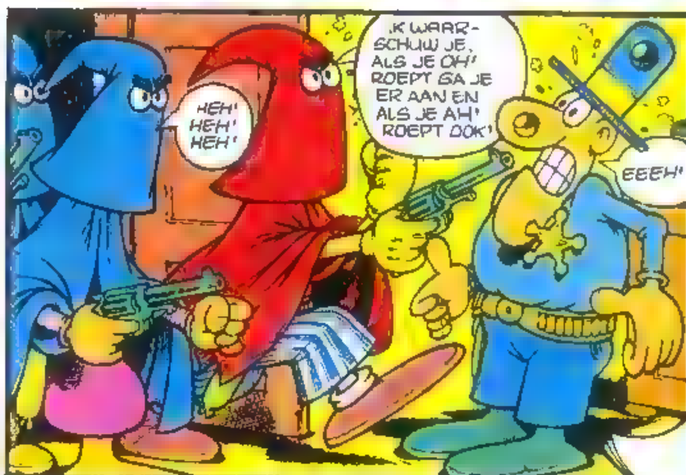

ALETA SLUIT HAAR ZOON IN HAAR ARMEN. ZIJ IS BLIJ MET ZIJN BEHOUDEN TERUGKEER, MAAR ALETA WEET OOK DAT ZIJ IN HET VERVOLG TWEE MANNEN VAARWEL ZAL MOETEN ZEGGEN..
EINDE VAN DEZE EPISODE

JACOVITTI: COCCO BILL

















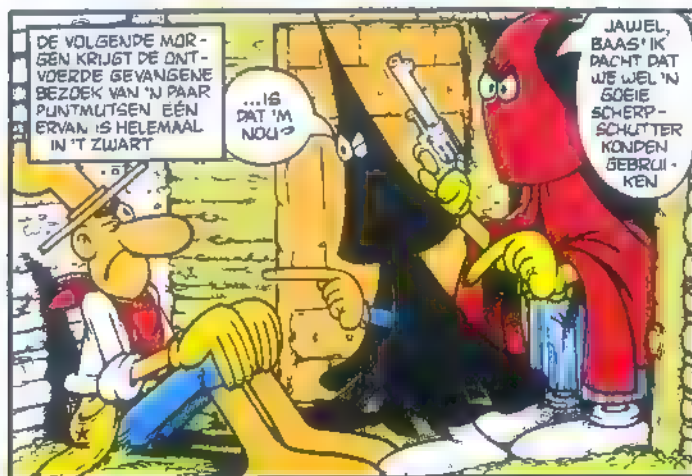






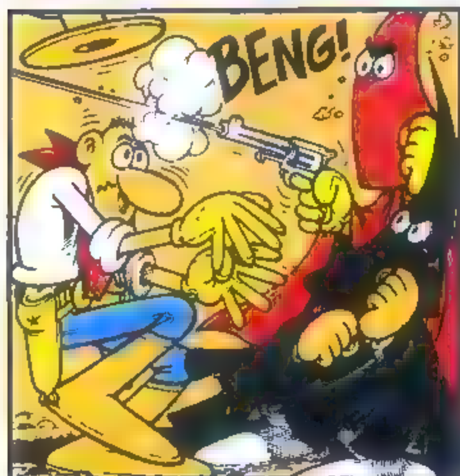
COLTRUSH

Cocco Bill wordt door de sheriff van Baby York in de gevangenis gegooid maar de bende van de puntmutsen gaat hem bevrijden.















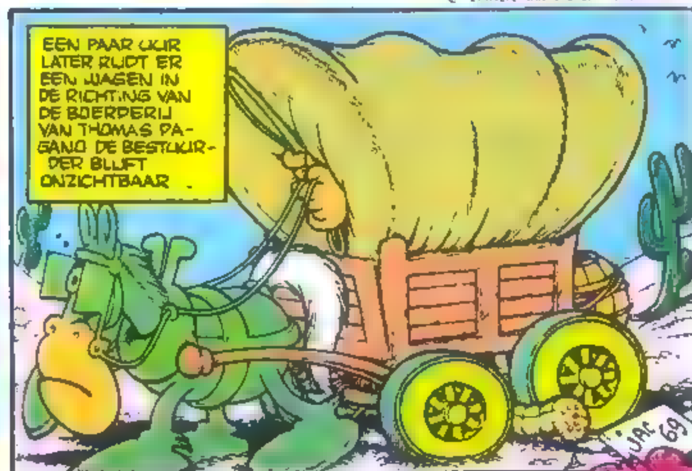












WORDT VERVOLGD

puzzelen met Roodhart

DOOR JAN MEULENDIJKS SAMENSTELLING RICHARDS STUDIO



OPLOSSING VOLGENDE WEEK IN PEP OP PAGINA 3

PEANUTS

DOOR SCHULZ







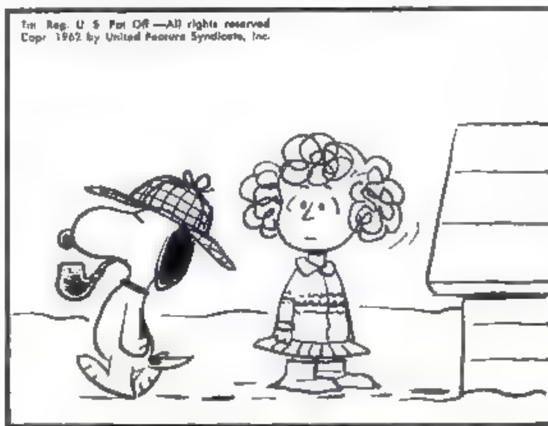














plaat

DE ESKIMO'S





De noordelijke poolstreken worden voornamelijk bevolkt door de Eskimo's. Hun aantal wordt geschat op 40.000. Hoewel zij in verschillende gebieden wonen (west-Alaska, oost-Siberië, noord- en oost-Canada en de kusten van Groenland), spreken zij één taal. De Mongoolse gelaatstrekken duiden op een Aziatische afkomst. De Eskimo's (eskimo wil zeggen: rauw-vleeseter) noemen zichzelf Inuits, dat „mannen bij uitstek" betekent.

1. Een Eskimo. De mannen worden zelden langer dan 1.60 m, de vrouwen niet langer dan 1.50 m. 2. Deze man voert een dans uit om de geesten gunstig te stemmen voor de jacht. Dit gebruik komt nu niet meer voor. 3. Een soort trommel 4. De laarzen van de Eskimo's hebben houten zolen. 5. Een jachttent van huiden. 6. Op Groenland woonden de Eskimo's vroeger in hutten van drijfhout, turfblokken en huiden. 7. Een vrouw hangt walvisvlees te drogen. Tegenwoordig bedrijven de Eskimo's, naast de jacht, ook veeteelt (schapen, koeien, rendieren en nu ook yaks — uit Tibet —). 8. 's Winters wonen de Eskimo's van Alaska in iglo's, koepelvormige sneeuwhutten met een doorzichtig stuk ijs als venster 9. Na de lange winters trekken de Eskimo's er met hun huidententen op uit om te gaan jagen. 10. De ijsbeer wordt gevangen met behulp van honden, pijl en boog of geweren. 11. Om zijn prooi ongemerkt te kunnen naderen, gebruikt de Eskimo een sleetje met een wit camouflagezeiltje erop. Door een gaatje in het zeil kan hij mikken en schieten. 12. Voor de vangst van grote walvissen moeten de Eskimo's gebruik maken van stevige boten. 13. De slanke visserskano (kajak) is gemaakt van drijfhout of van walvisribben voor de spanten, die overtrokken worden met zeehondenhuiden. De jager neemt vaak een ivoren talisman mee, onder meer uit vrees voor „kajakduizeligheid"; bij een vlakke zeespiegel kan de kajakvaarder door de zonschitteringen gehypnotiseerd worden en verdrinken. 14. De Eskimo's zijn erg zuinig op het weinige hout dat er nog is. 15. Door het maken van een gat in het ijs, kunnen de Eskimo's soms vissen van een diepte van 300 meter omhooghalen. 16. De Eskimo's handelen nu veel in huiden. 17. Op Groenland laat men 's zomers de sledehonden los, zodat deze zelf voor hun eten moeten zorgen. 18. Een Eskimo-vrouw met een harpoen voor de walvis-, walrus- en de zeehondenvangst. 19. Sneeuwschoenen. 20. Een boog van hout en walvispees. 21. Pijlenkoker. 22. Een vrouw zet een vosseval. 23. Vroeger was er niet genoeg eten voor alle Eskimo's; in zo'n geval werden jonge meisjes vermoord of pleegden ouden van dagen zelfmoord. 24. Om een slede te maken heeft een Eskimo geen spijkers nodig, wel huidenrepen en narwalpezen. 25. Hoewel de hondenslede niet snel is, hebben alle vroegere poolexpedities er gebruik van gemaakt. 26. Eskimo-meisje met traditionele Groenlandse feestkleding; de kraag is gemaakt van glazen kralen, ook de „kamikker" — de laars — is rijk versierd. 27. Er wordt veel gejaagd op de in kudden levende muskusossen. 28. Zeehonden leveren: spek, vlees en huiden. 29. In de lange winternacht (die vier maanden kan duren) worden oude verhalen verteld en vervaardigen de Eskimo's nieuwe wapens.











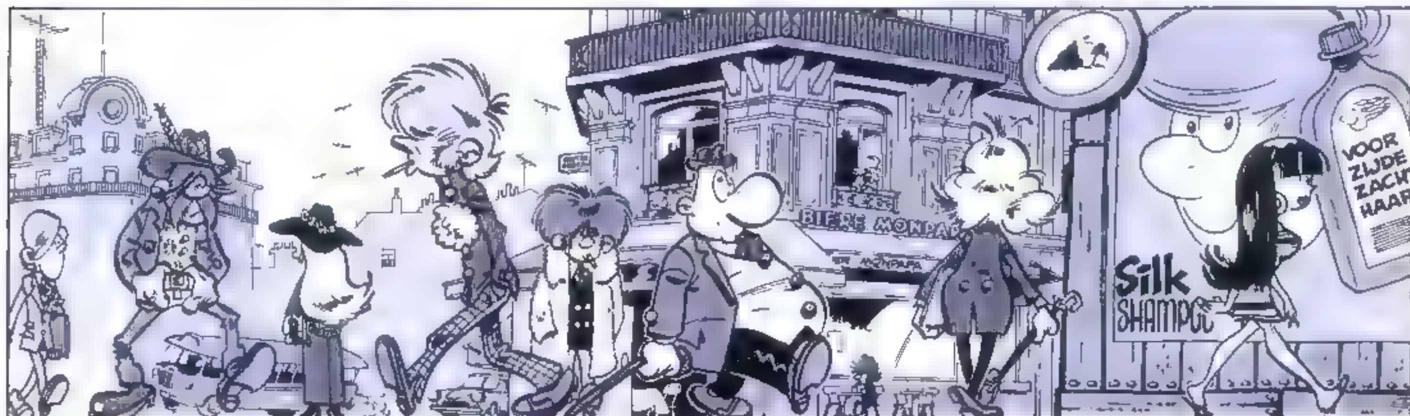

5
4


6
7


8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
24



OLIVIER

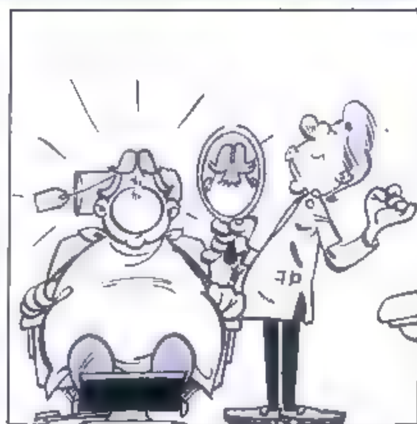


VOOR ZIJDE ZACH HAAR
Silk SHAMPO



Antoine DOET WONDEREN MET UW HAAR





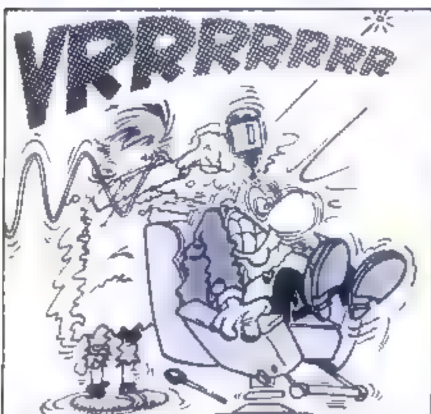




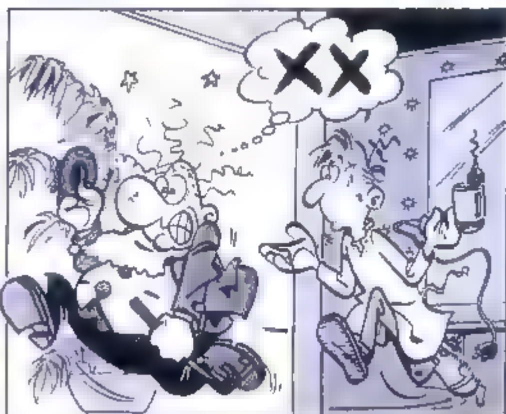


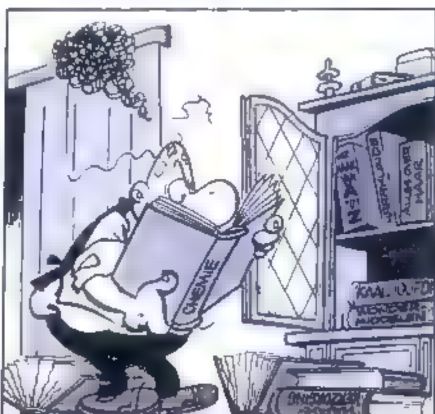
INSTITUUT VOOR HAARVERZORGING
* AMERICAN STYLE *





VRRRRRRR





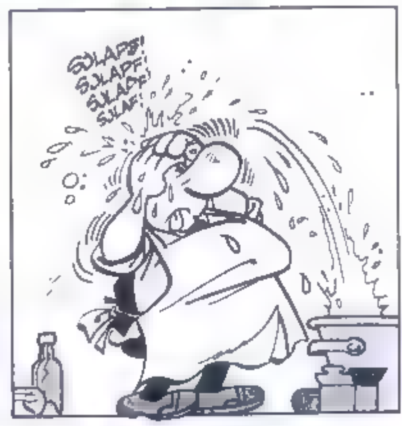
CHEMIE
HAAR

BLUNDER

DOOR: GREG.

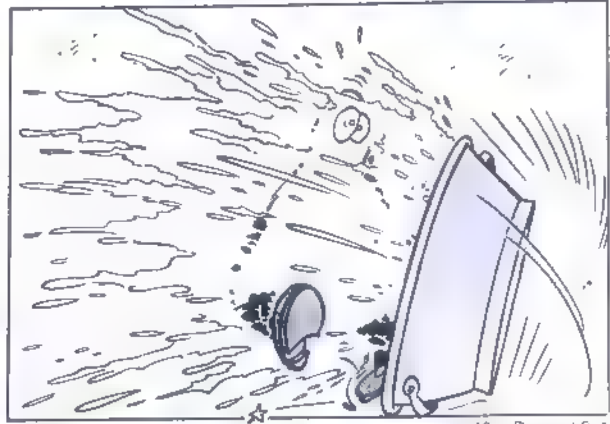












NA DE STRIJD

Niet langer was hij eerste luitenant Victor Harris van de United States Air Force, gezagvoerder van een B24 bommenwerper. Niet langer zat hij gespannen te wachten in de kantine of onder de geweldige metalen vleugel van zijn machine, in de geur van rubber, olie en benzine, en werd hij buiten zichzelf gebracht door de volstrekt zinloze vraag van de tweede piloot „Zouden we vandaag vliegen, skipper?"
„Zouden we vandaag geraakt worden?" betekende die vraag eigenlijk voor Harris. En de angst kneep zijn keel dicht... al duurde het nooit lang. Nu zou hij die vraag nooit meer horen en nooit zou hij de neiging meer onderdrukken om wild tegen de aluminium dekplaten te schoppen. Het was voorbij. Hij had het overleefd. Zijn dertig operationele vluchten zaten erop. Eindelijk. Hij mocht naar huis.
Terug naar het burgerleven, naar zijn reclamebureau in San Francisco. En graag! Harris draaide het contactsleuteltje om, maar aarzelde. Hij staarde dromerig naar het nachtelijke verkeer op de Highway. Een paar uur rijden en hij was thuis. Niet dat hij zich zou haasten, hij reed secuur — zoals hij altijd secuur vloog, de reden waarom zijn ploeg onvoorwaardelijk op hem vertrouwde. Harris zag de gezichten weer voor zich, de tweede piloot, navigator, mitrailleurs, boordwerktuigkundige. Ze waren op de basis achtergebleven; voor hèn was de oorlog nog niet afgelopen.
Dertig operationele vluchten. Dertigmaal over de onmetelijke Pacific naar een van de eilanden, door de Japanners bezet sinds hun aanval op Pearl Harbor. Dertigmaal op weg om vliegvelden, wapendepots en gecamoufleerde onderkomens van duikboten te bombarderen en bestookt te worden, voortdurend bestookt te worden door afweergeschut en Japanse jagers. En dat alles omdat hij als jongen zo graag vliegtuigmodellen bouwde en dus, eenmaal opgeroepen voor militaire dienst, per se bij de luchtmacht wilde. Zo veranderde het spel van vroeger in bittere, bloedige ernst en tenslotte werd hij gezagvoerder van een viermotorig aluminium monster, twintig ton zwaar, dat de lyrische naam „liberator" droeg, maar bij de minste tegenslag zijn doodkist kon worden.
In de donkere auto lichtte het instrumentenbord op zoals dat ook tijdens zijn dertig nachtvluchten in het vliegtuig was geweest en zijn broer Rolf, die hem van het militaire vliegveld had afgehaald zat stilzwijgend naast hem na hun eerste luidruchtige begroeting, zoals de tweede piloot altijd naast hem had gezeten. Vóór hij de motor van de Chevrolet startte, zei Harris bijna: „Checklist" op dezelfde vragende toon waarmee hij in de cockpit altijd de vertrouwde litanie was begonnen en waarbij zijn tweede piloot alle knoppen probeerde, de wie belende wijzers gadesloeg, de flitsende lampjes controleerde, om alles te weten over benzinepeil oliedruk, toestand van elektrische onderdelen en een dozijn dingen meer. Pas dan kon Harris de motor starten.
Maar de oorlog was voorbij voor Harris en met een wat gegêneerd lachje startte hij de motor van de Chevrolet. Behendig draaide hij de grote wagen weg van de parkeerplaats. Toen ze een half uur op de nachtelijke Highway reden, was het gevoel van nieuwheid er alweer af. Over de Highway met een auto of boven de oceaan met een vliegtuig, het was eigenlijk niet zo verschillend. Door de autoradio kraakte de stem van een nieuwslezer zoals tijdens de vlucht met de „liberator" de stem van de staartschutter door de intercom knetterde, soms even wegvallend, dan weer onwerkelijk dichtbij. De brede autoweg werd geleidelijk zoiets als een luchtbaan voor Harris, waarop hij koers moest houden en dat was alles. Geen steden in de lucht, geen steden langs de Highway, alleen verlichte borden met stadsnamen en richtingaanwijzers. Je moest je koers wijzigen, afslaan naar rechts, om via een lange afrit iets van een stad te ontdekken. Zolang je de Highway niet verliet, bestonden er geen steden, net zo min als die in de lucht bestonden. Maar toen Rolf een sigaret opstak, bracht dat Victor Harris terug tot de werkelijkheid. Hij gaf zijn broer een snelle glimlach. Er viel niets te praten, voorlopig. De eerste nieuwtjes waren uitgewisseld. Hij wist dat thuis alles goed ging. Later zouden de verhalen wel los komen. Nu was het wel zo fijn om gewoon zwijgend, in goede verstandhouding, over de Highway te ronken, gelukkig met de gedachte dat hij op weg naar huis was.
Hij had het er levend vanaf gebracht, tot zijn eigen verbazing. Oorlog was een verschrikking, geen jongensavontuur en de ondernemende jongeman die vol verwachtingen dienst had genomen, was nu een ontnuchterde en volwassen oudstrijder, die nog niet helemaal kon beseffen dat hij nooit meer bestookt zou worden door afweergeschut, nooit meer gespannen op bericht van de staf zou wachten, woedend om een stomme vraag van de tweede piloot. Diep in hem bleef er twijfel.
Niet eenmaal was hij neergehaald. Niet eenmaal was zijn toestel in brand geschoten. Niet eenmaal had hij de Oceaan moeten trotseren in een rubberen reddingsboot, na een noodlanding per parachute. Zoveel bommenwerpers had hij brandend zien neerstorten, zoveel doden en gewonden had hij uit geblakerde en verwrongen vliegtuigen zien dragen... Onwillekeurig had hij gewacht op de dag dat het zijn beurt zou zijn, soms opstandig, soms berustend — maar het was eenvoudig nooit gebeurd. Nooit. Dertig riskante vluchten boven vijandelijk gebied, bestookt door afweergeschut en Japanse jagers en altijd weer had hij zijn bemanning heelhuids terug naar de basis gebracht.
"'t Komt door je snelle reactie," werd er vaak tegen hem gezegd. „Eén knal, één lichtflits, één vuurstoot en je hebt je machine al opzij gezet met zo'n befaamd sprongetje van je. Geen Jap krijgt ooit de kans jou te raken."
Onzin. Kletspraat natuurlijk. In het kruisvuur van de Japanse kanonnen bleef het een toevalskwestie of je geraakt werd of niet. Maar het was een feit dat hij handig was als het op schijnbewegingen aankwam en er jagers ontweken moesten worden. Hij kon zijn zware bommenwerper wenden en keren en laten „rollen" alsof het een licht jachtvliegtuigje was. Daar was hij ook altijd behoorlijk trots op geweest. „Bij Harris in de kist lopen de jongens alleen risico dat ze luchtziek worden," werd er op de basis gezegd, als hij weer aan het mitrailleurvuur van een Zero of Zekes was ontsnapt. De man met de snelle reactie. Maar toch had hij altijd verwacht dat hij vroeg of laat uit een vleugel een fatale rookpluim zou zien opstijgen, die een einde aan de mythe zou maken. Maar het was nooit gebeurd. Dertig vluchten lang niet. En nu was het voorbij. Maar hij had niet echt het gevoel dat het voorbij was. Het wilde maar geen werkelijkheid voor hem worden. Misschien had hij zich te lang bij het idee neergelegd dat hij de oorlog niet zou overleven.
De Chevrolet ronkte breed en veilig door de nacht. Het gevoel dat de veiligheidsriem tegen zijn lichaam hem gaf, was vertrouwd. Ook het gevoel van een ander mens naast hem in het donker, van het dashbord voor hem, en het geluid van de motor, dat alles was vertrouwd. Het zou hem niets verbazen — bedacht hij — als er ineens uit de nacht een jager zou opdoemen om hem te onderscheppen, te bestoken met het onverwachte gekef van een mitrailleur. Met een glimlach schudde hij dat absurde idee van zich af.
Hoe vaak had hij niet net bijtijds zijn toestel laten „vallen" als de lange dodelijke roffel uit een mitrailleur inzette? Hoe vaak had hij, als zo'n snel en sierlijk toestel ineens opdook, behendig zwenkend en manoeuvrerend gewacht op het inslaan van de kogels? Soms was de vijand zo dichtbij geweest dat hij de klinknagels en de roetstrepen uit de uitlaten op de motorkap kon zien in het zwaaiende schijnwerperlicht van beneden... Altijd had hij kans gezien door zijn snelle reactie de moordende bliksemschicht te ontwijken. Zijn geluk was onbegrensd geweest.
Met een kalm gangetje stuurde Victor Harris de Chevrolet over de meest rechtse baan van de Highway. Twee auto's passeerden hem, toen een motorrijder... De uitlaatpijp van de motor knalde. Eenmaal. Maar het was genoeg. Harris zwenkte zijn machine opzij in een abrupte beweging en reed recht in op een massief reclamebord...
Eerst was er het gevoel van triomf. Zo snel, zo razend snel was hij uitgeweken! Toen kwam het gevoel van bevreemding. Geleidelijk ontdekte hij dat zijn rechterschouder en arm in het gips zat en hij hoorde zijn naam noemen. Hij opende zijn ogen, langzaam, alsof het gordijnen waren en hij een beetje angstig benieuwd was voor wat hij te zien zou krijgen. Hij lag in een ziekenkamer. Boven hem zag hij het gezicht van zijn broer, dat onder de pleisters zat.
„Hoe gaat 't, Vic?"
Ineens wist hij alles weer, begreep hij alles.
„De Chevrolet..."
„Die was verzekerd. Maak je geen zorg. Je bent er nog goed vanaf gekomen, alleen je arm."
„Je gezicht..."
„'n Paar schrammen." Rolf schudde zijn hoofd. „Mag anders een mirakel heten. Wat mankeerde je opeens? Geen vuiltje aan de lucht en ineens gooi je het stuur om..."
„Geen vuiltje aan de lucht, hè?"
„Moet je daarom lachen?"
„Ja."
Victor Harris sloot zijn ogen. Langzaam steeg een diep, warm, veilig gevoel in hem op.
„Waarom lach je in vredesnaam?" wilde zijn broer weten.
„Dat zal ik je later wel eens uitleggen."
Maar hoe zou hij dat ooit kunnen uitleggen? Een knal uit een uitlaatpijp of uit een mitrailleur — het maakte niets meer uit. Hij had zijn ongeluk gehad. Hij opende zijn ogen weer.
„Geen vuiltje aan de lucht, hè Rolf. We gaan naar huis."
„Ja, we gaan naar huis."
„'t Zit erop. 't Is voorbij. Nou vóel ik het."
„Ik mag hangen als ik jou snap — we hadden al thuis kunnen zijn."
„Sorry, Rolf. Ik moest even wennen. Erg stom van me, natuurlijk. Ik bedoel, 't was mijn snelle reactie, hè?"
„Reactie... Op wat?"
Victor Harris grinnikte.

tekst: Quint

tekening: Norman MacDonald



NASA bouwt aan de toekomst

Een reportage van Sjoerd van der Werf

Wie de ruimte heeft, heeft de toekomst. Da's geen prettige, maar wel een onontkoombare waarheid. nu al worden we via satellieten in allerlei vormen en maten in de smiezen gehouden en binnen enkele jaren wordt het hele gebeuren op onze goede aarde door de Russen, Amerikanen en Chinezen via diezelfde satellieten bekeken. Onder meer daarom worden er miljoenen dollars en roebels in de ruimtevaart gepompt. een raket bijvoorbeeld als de reusachtige Saturnus V, gebruikt voor de Apollo-maanvluchten, kost 150 miljoen dollar! Dat is duur, temeer als je bedenkt dat het monster slechts éénmaal gebruikt kan worden, dat hij, zodra het ruimteschip op de juiste koers is gebracht, in stukken en brokken naar de aarde terugvalt. Wie beweert dat ruimtevaart, zoals die nu beoefend wordt, eigenlijk een te kostbare zaak is, wie de mening is toegedaan dat al die miljoenen beter gebruikt kunnen worden voor bestrijding van armoede, luchtverontreiniging, en ontwikkelingshulp, heeft dan ook het grootste gelijk van de wereld. Zelfs het Amerikaanse congres, anders toch niet scheutig met het financieren van alles wat het prestige kan opvijzelen, vindt dat de NASA zal moeten bezuinigen. De NASA moet leren roeien met de riemen die ze heeft. Dat betekent de ruimtevaart goedkoper maken, het verloop van de ontwikkeling over een andere boeg gooien, zoeken naar mogelijkheden om de ruimte te verkennen met vervoersmiddelen die èn goedkoper èn vaker bruikbaar zijn dan bijvoorbeeld die Saturnus V. NASA bouwt aan de ruimtetoekomst en heeft, gedwongen door de beperkte financiele middelen, bijzonder knappe oplossingen gevonden.



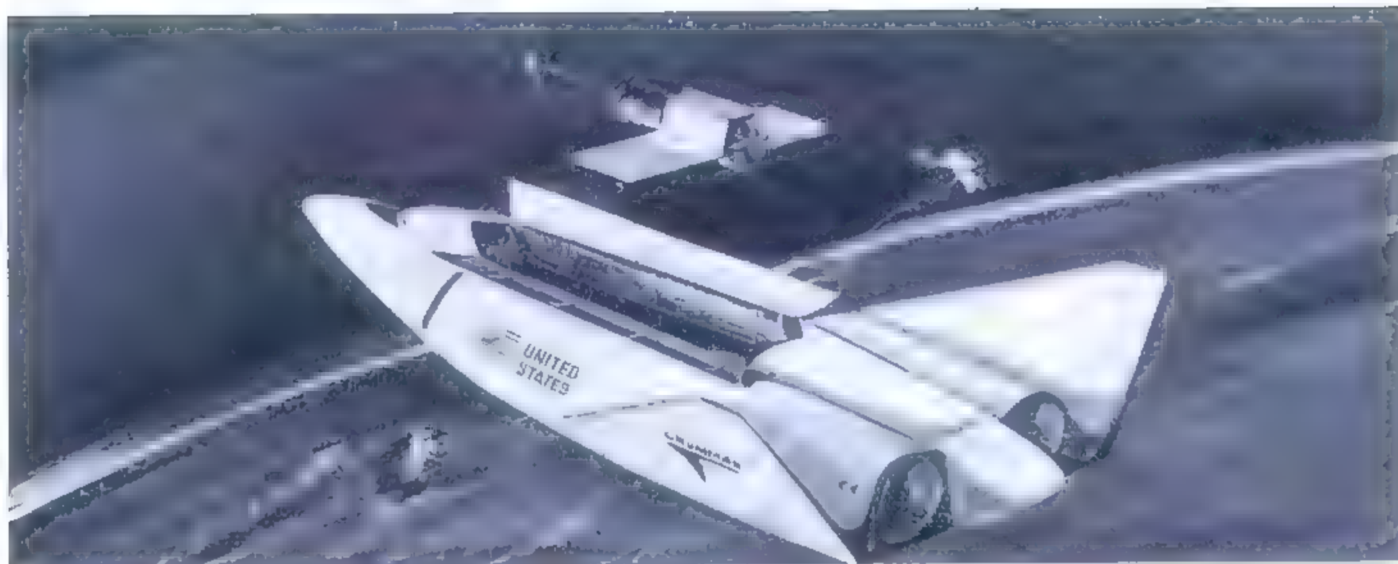
Links: Lockheed-shuttle voor 35 passagiers en voor vrachttransport. De vracht wordt hier gevormd door een sonde die — na door de shuttle in een lage baan om de aarde te zijn gebracht — op eigen kracht aan een interplane-

SHUTTLE, TUG EN LAB

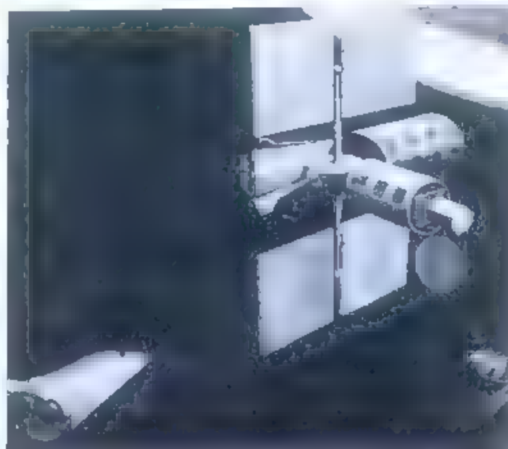
In plaats van de raketten komen er „space shuttles", vliegtuigachtige toestellen die minimaal voor honderd vluchten gebruikt worden. Verscheidene Amerikaanse fabrieken werken aan een geschikt shuttle-type, maar het zal nog wel even duren voor er een definitieve bouwopdracht verstrekt wordt. Zoals de zaken er op dit moment voorstaan, zal de shuttle bestaan uit twee afzonderlijke voertuigen die tijdens de lancering met de rompen tegen elkaar gekoppeld zitten en beide bemand zijn. Het grootste van de twee — iets groter dan de Jumbojet — zou je de eerste trap (met acht tot tien raketmotoren) van de combinatie kunnen noemen. Hij moet het kleinste toestel, de „orbiter" met afmetingen van de Boeing 707, naar een hoogte van 50 tot 80 kilometer boven de aarde brengen, waarna de combinatie ontkoppeld wordt: de „orbiter" gaat zijn eigen weg en kan aan zijn feitelijke opdracht beginnen, terwijl de „eerste trap" naar de aarde terugkeert. De bemanning van de orbiter zou opdracht kunnen hebben om geleerden en technici over te brengen naar een om de aarde cirkelend ruimtestation en om de „oude hap" op dat station terug te brengen naar de aarde. Om maar wat te noemen. Exclusief de twee astronauten die de orbiter besturen, zullen er zo'n twaalf personen of 15.000 kg vracht vervoerd kunnen worden. Een soort van ruimte veerboot dus. Een reusachtige veerboot: met gevulde brandstoftanks weegt de gehele combinatie 1,5 miljoen kg. Hoe „gewichtig" dat is, blijkt als je weet dat het grootste ruimteschip ter wereld — de combinatie van Apollo-moederschip en maantaxi — nog geen 45.000 kg weegt!

Zo'n shuttle-lancering zal ongeveer vier miljoen dollar kosten. Da's al knap wat goedkoper dan de lancering van 'n gemiddelde raket. Het afschieten van de Thor/-Delta bijvoorbeeld komt op meer dan 10 miljoen gulden. Bovendien is de „orbiter" een week of drie na terugkeer op onze planeet weer gereed voor de volgende opdracht!

Het vervangen van bemanningen op rond de aarde cirkelende ruimtestations, zeiden we. Die ruimtestations zijn er nog niet, maar ook daaraan bouwt de NASA: een eerste proefstation – Skylab 1 – moet eind 1972 met een Saturnus V-raket in een baan om de aarde worden gebracht. Driemaal komt er dan een Apollo-ruimteschip op bezoek met drie astronauten, die de eerste keer 28 dagen aan boord zullen blijven, de twee volgende keren 56 dagen. Een tweede Skylab staat voor 1974 op het programma, terwijl er omstreeks '76 een andersoortig en groter ruimtestation wordt gelanceerd. Tenslotte zal er rond '78 het eerste segment van het definitieve station op zijn plaats in de ruimte worden gebracht. In het begin zal daarop plaats zijn voor



taire reis begint. Boven: De shuttle kan onder meer dienst doen bij het in een baan brengen van kunstmanen. Rechts: NASA-idee van een groot ruimtestation. Onder: deze door een tekenaar van Lockheed gemaakte impressie brengt alle belangrijke onderdelen van NASA's toekomstdroom in beeld. Links het permanente ruimtestation, in het midden een ruimtesleper met kernaandrijving en rechts een shuttle die een brandstoftank aan de sleper heeft afgeleverd.



twaalf man, maar in de loop der jaren wordt het uitgebouwd met nieuwe segmenten, totdat er in de jaren tachtig een bezetting van ongeveer honderd man aan boord zal zijn.

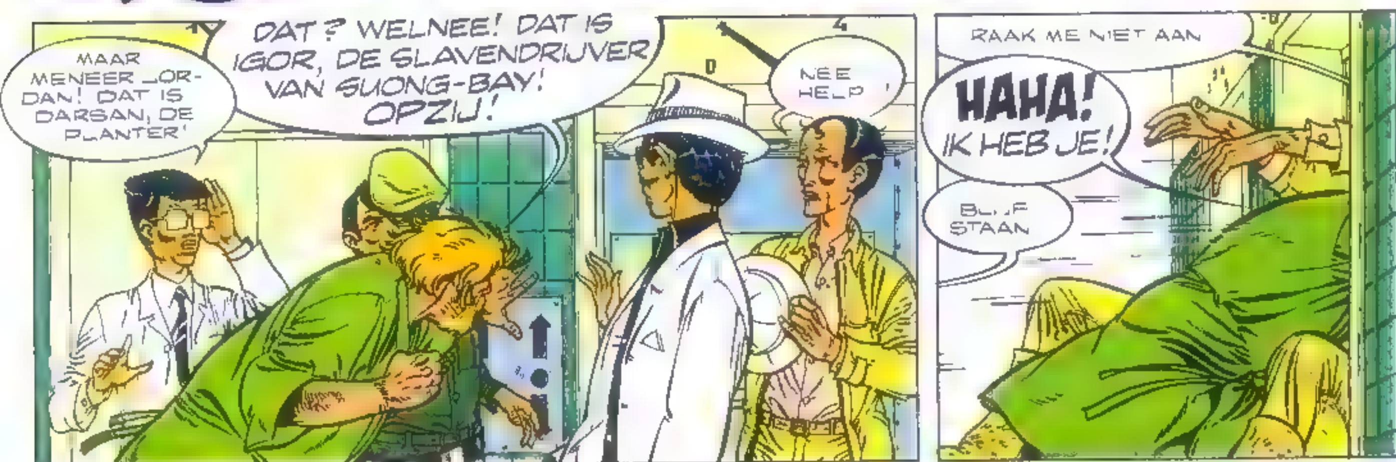
Shuttle en spacelab zijn twee van de drie plannen waarmee NASA de ruimtevaart van de toekomst gestalte wil geven. Het derde plan is de ontwikkeling van een spacetug — een ruimtesleper — die, zoals de naam al aangeeft, bedoeld is om vrachten van de ene omloopbaan naar de andere te brengen, onklaar geraakte satellieten op te sporen en te vervoeren of ter plekke te repareren, bepaalde inspectie- en controlewerkzaamheden te verrichten (ook van militaire aard... want wie de ruimte heeft, heeft de toekomst, weet je nog...) enzovoorts. Zo'n ruimtesleper is bijvoorbeeld uitermate geschikt om een communicatiesatelliet, die door een shuttle in een betrekkelijk lage baan om de aarde wordt afgeleverd, op te pikken en naar zijn definitieve plaats op 36.000 km boven de evenaar te brengen. In een nog verdere toekomst zullen ruimteslepers met kernmotoren — ook daar wordt door de NASA al aan gewerkt — een hoofdrol kunnen spelen bij tochten naar de maan en de planeten, Mars en Venus bijvoorbeeld. Maar zover zijn we nog niet: voorlopig moeten we het doen met de bestaande raketten. Als de shuttle eenmaal zijn intrede in de ruimtevaart heeft gedaan, zullen de huidige raketten in de musea bijgezet worden, behalve de goedkope kleine Scout die als 'n soort van boodschappenjongen dienst zal blijven doen en de machtige Saturnus V. Dit wrochtsel van Wernher von Braun is de eerste decennia nog nodig om zware toestanden het heelal in te slingeren, zoals de segmenten van de te bouwen spacelabs.

Zo ziet NASA de toekomst. Meer mogelijkheden met minder geld zou de leuze kunnen zijn. Hoe ruimtevervoeraar numero twee, Rusland, de vooruitgang van de ruimtevaart met de ook achter het ijzeren gordijn bittere noodzaak tot bezuiniging zal combineren, vertellen we binnenkort in Pep.

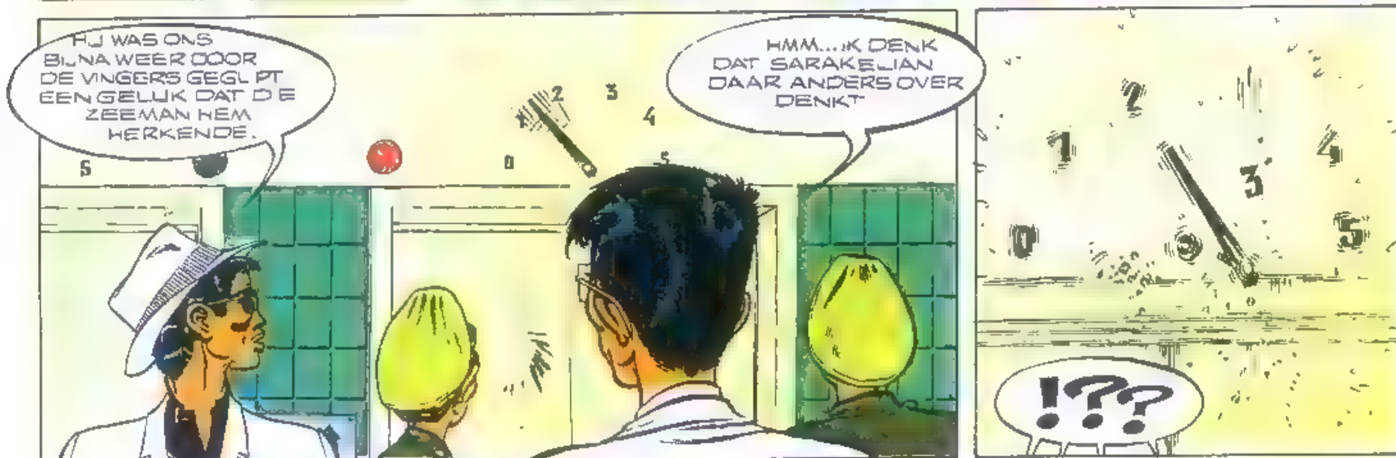
ROB PALLAND

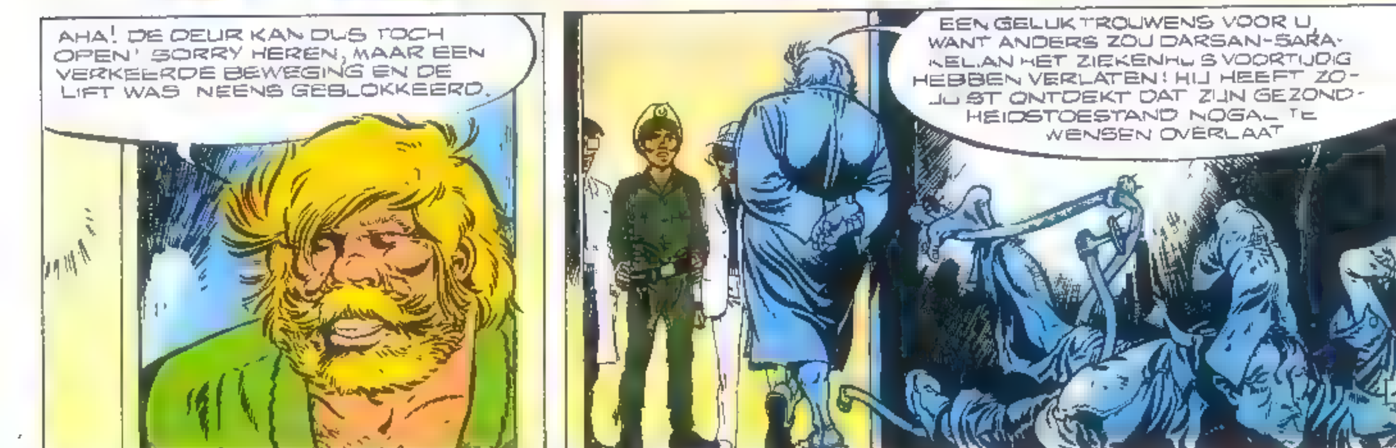
DOOR HERMANN EN GREG

de



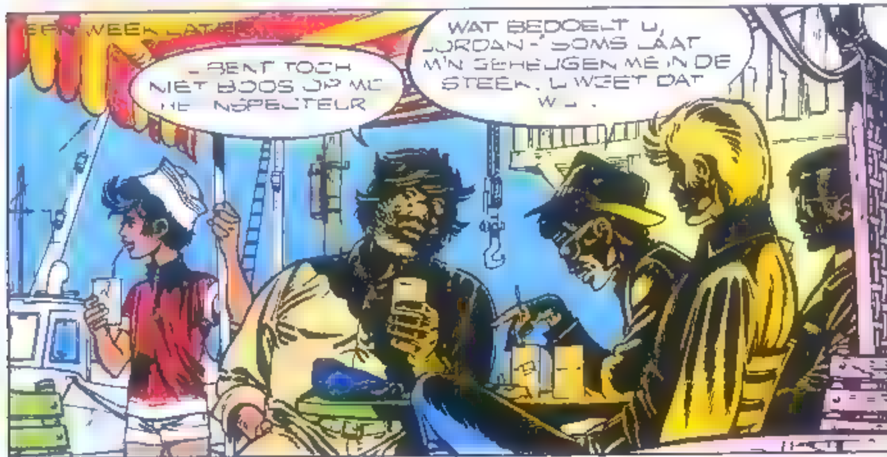






hel van SUONG-BAY

Barney zorgt er op zijn specifieke manier voor dat majoor Sarakelian, de wrede directeur van Suong Bay, zijn straf niet ontloopt







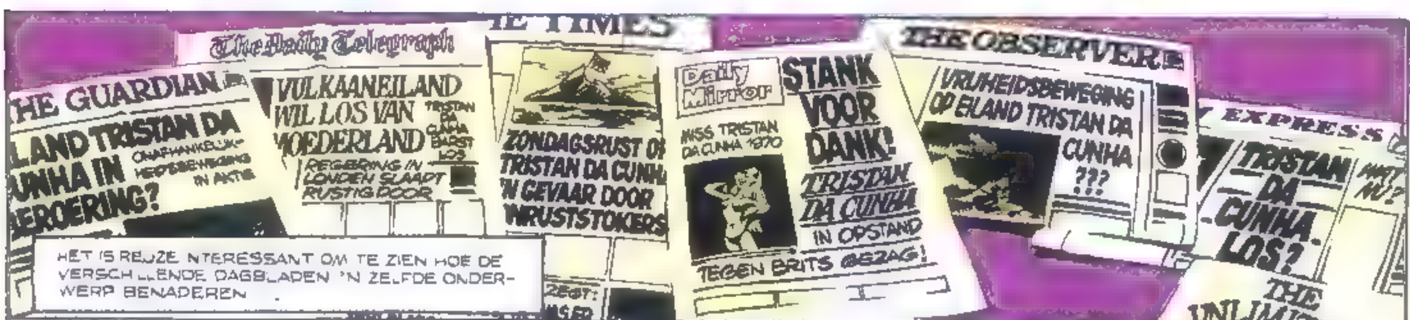


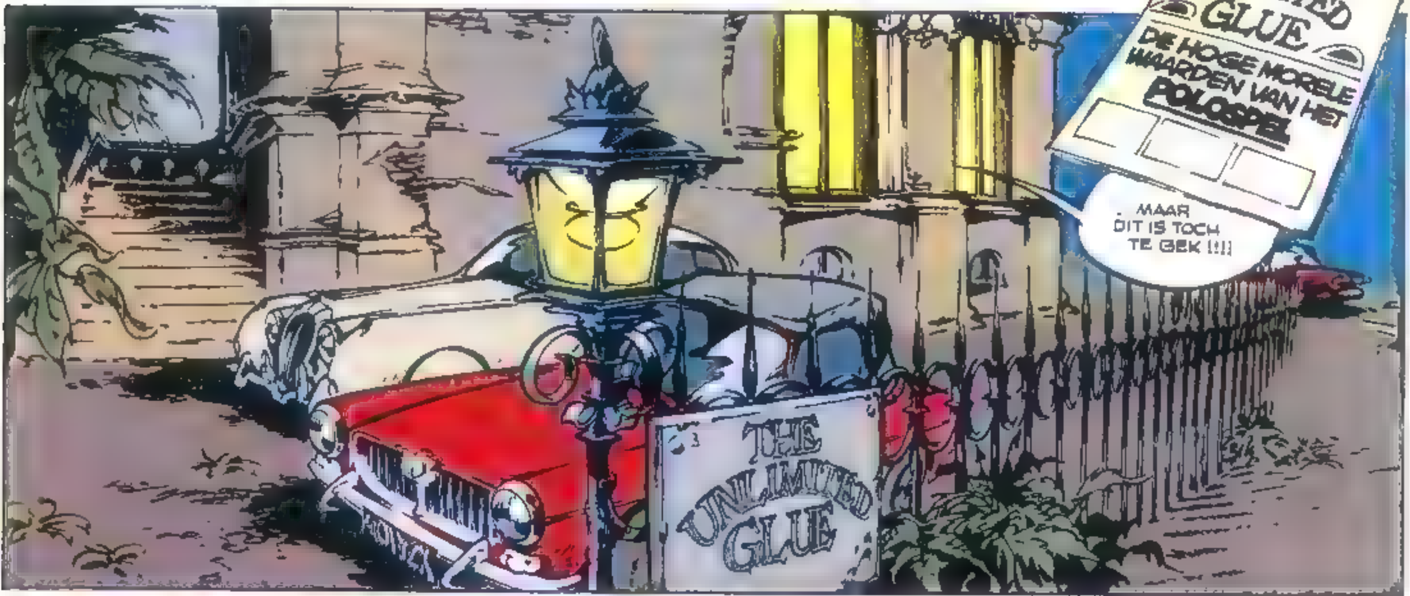
EVEN LATER VERLAAT DE CORMORAN DE HAVEN, OP WEG NAAR ONBEKENDE AVONTUREN. DE DRIE OPVARENDEN KIJKEN NIET EENMAAL OM NAAR DE BERGEN ACHTER HEN WAAR ZIJ DE VERSCHRIKKINGEN VAN DE HEL VAN SUONG BAY HEBBEN DOORGEMAAKT

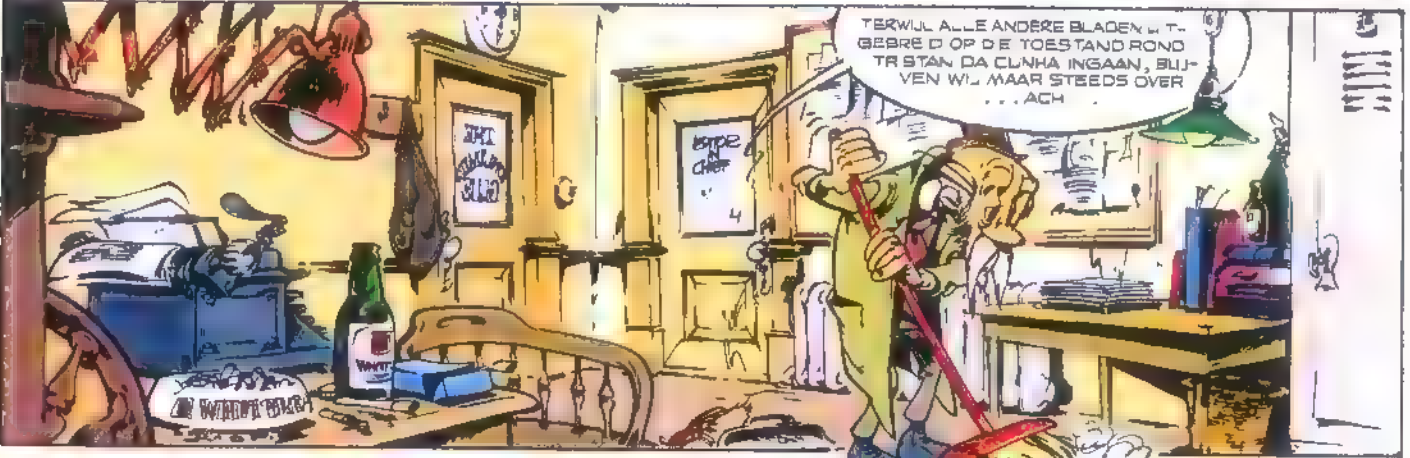
EINDE

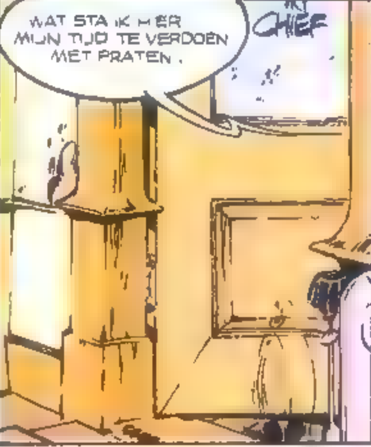
WELLINGTON WISH

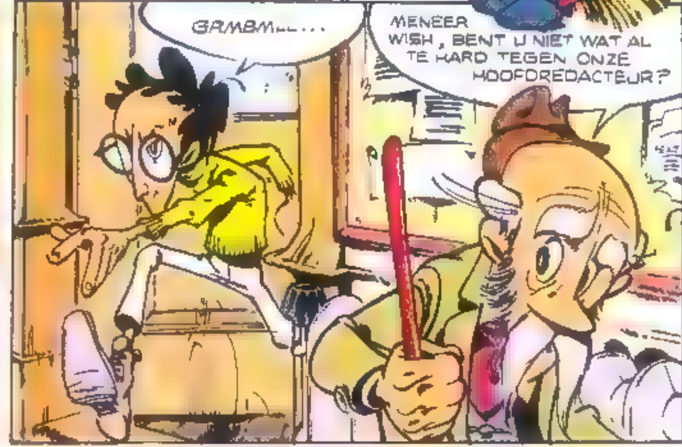
TEKST EN TEKENINGEN. FRED JULSING





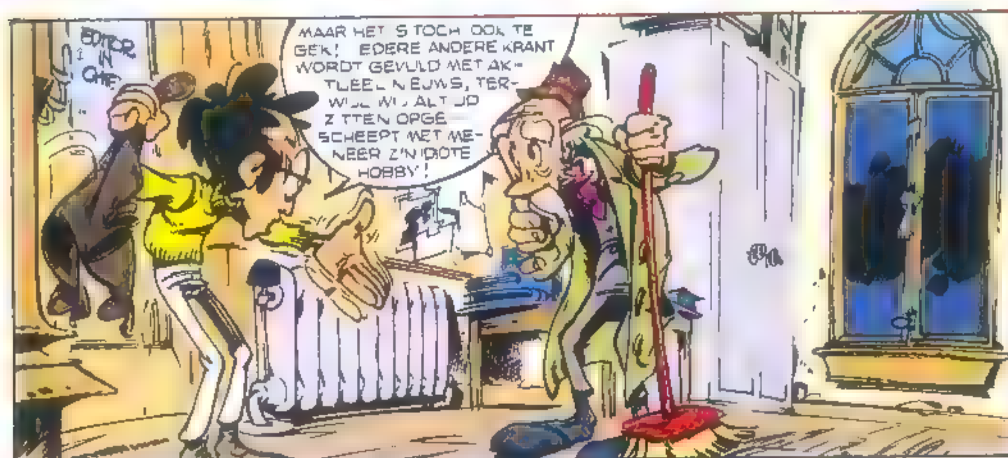




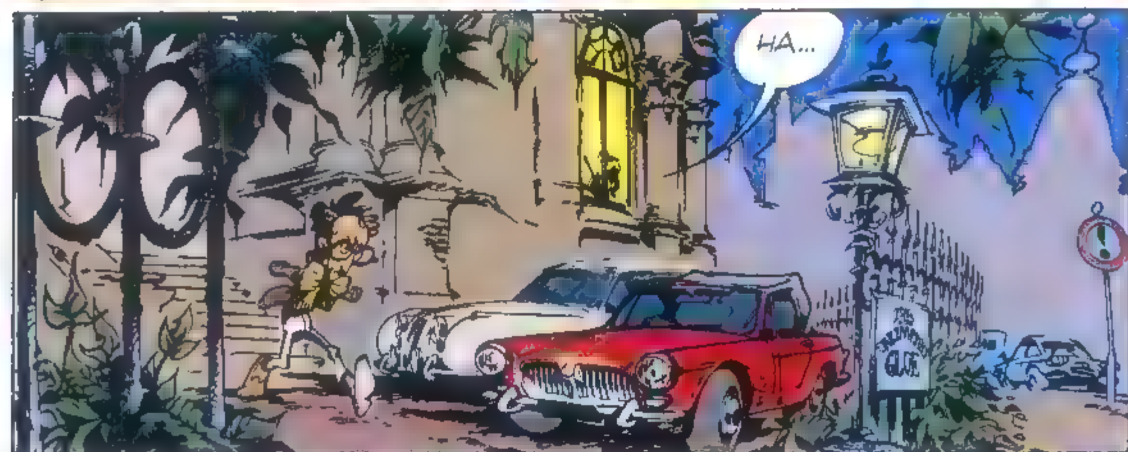




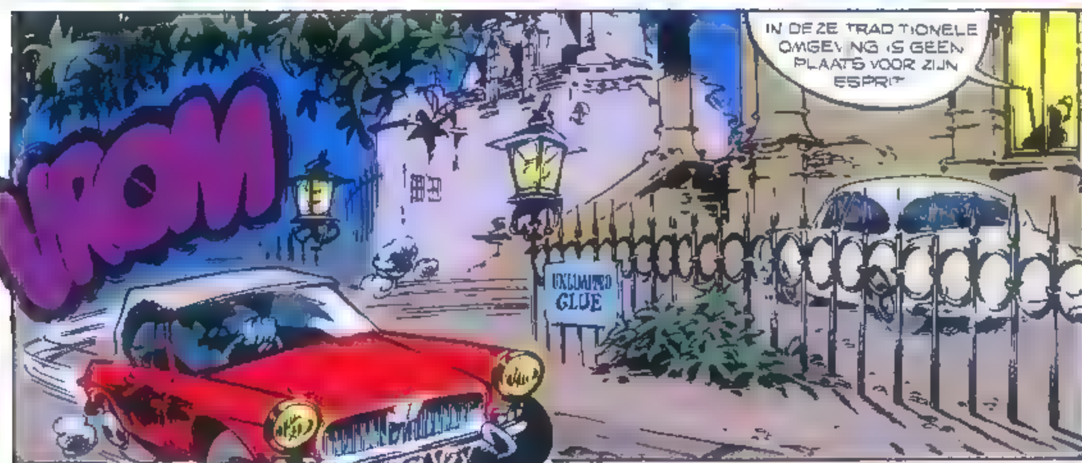
onze man in TRISTAN DA CUNHA



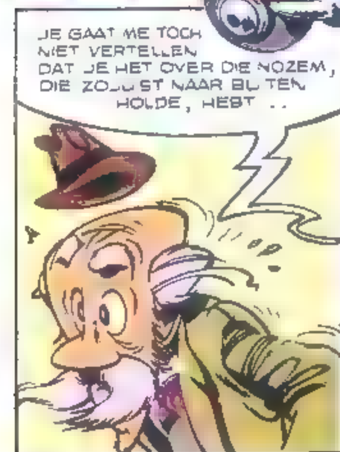


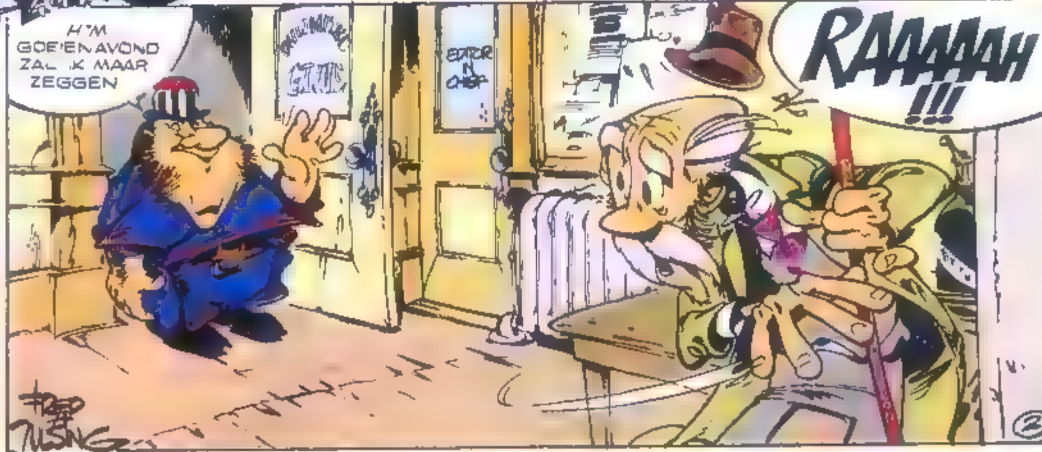










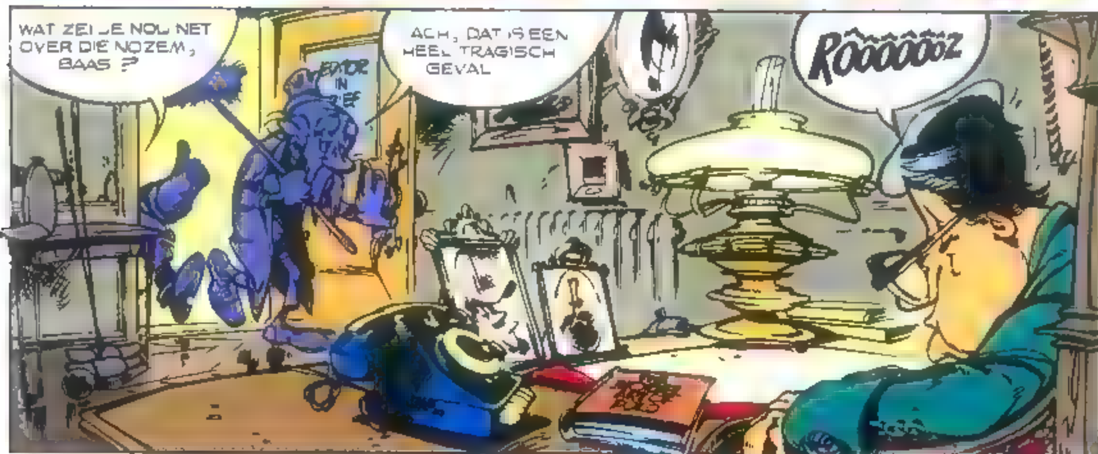


WELLINGTON WISH

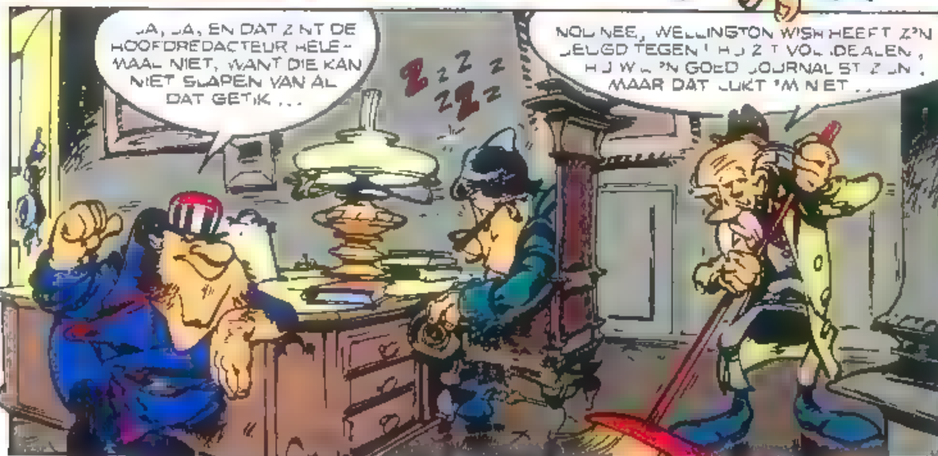


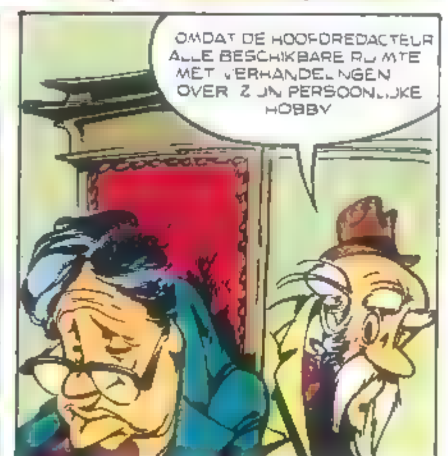












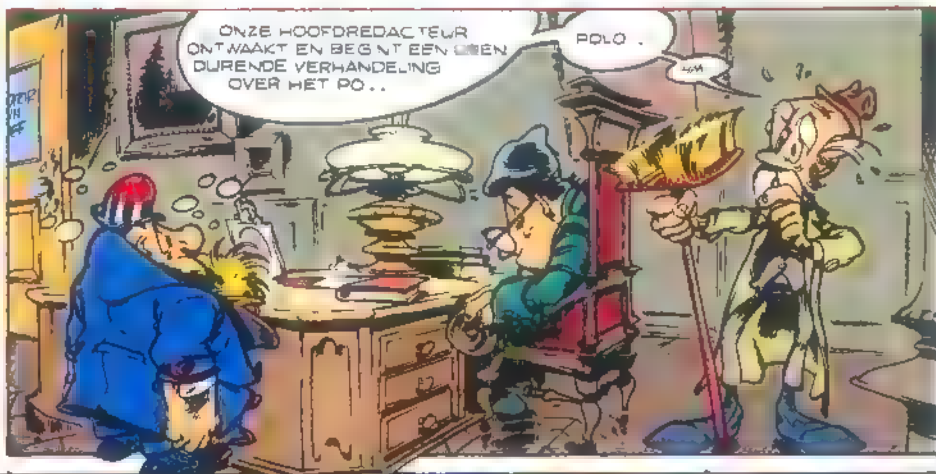


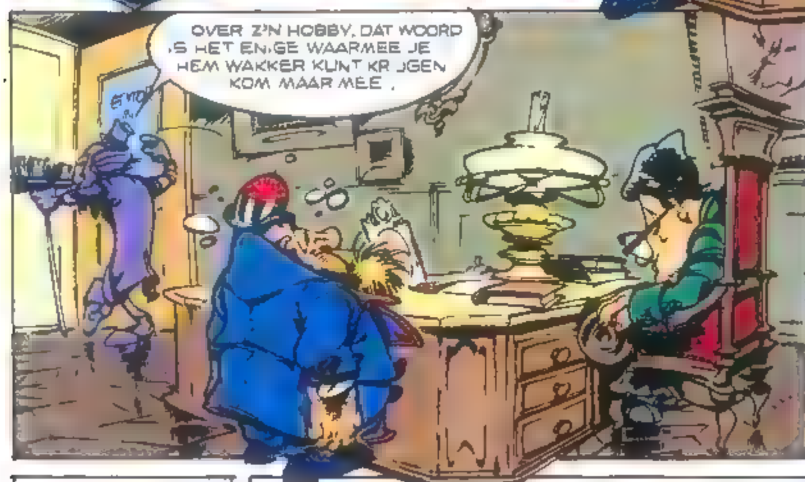


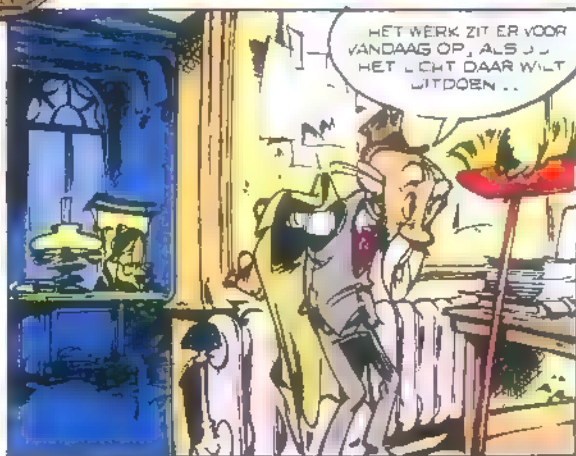


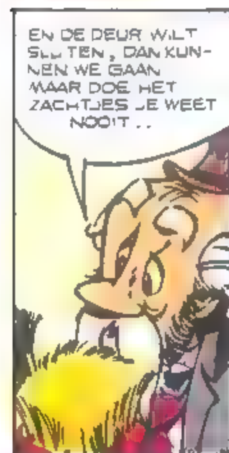
onze man in TRISTAN DA CUNHA





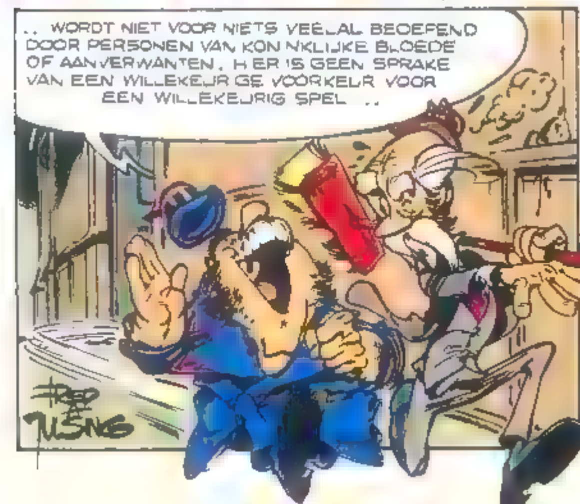












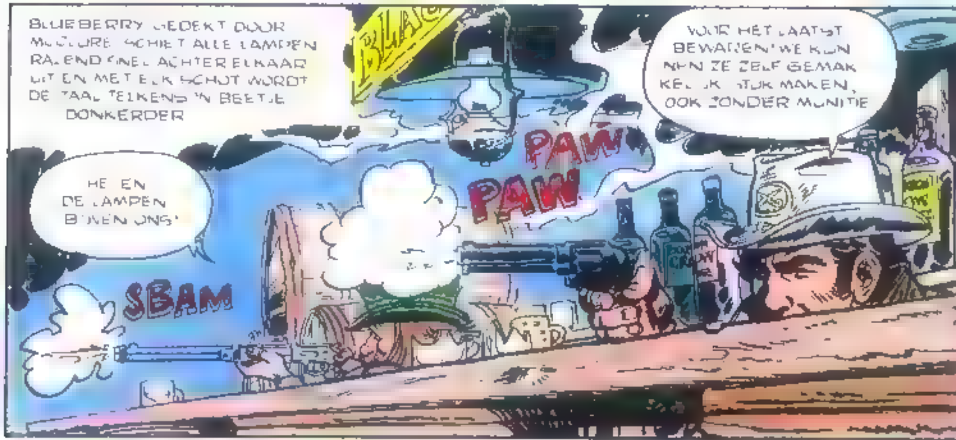




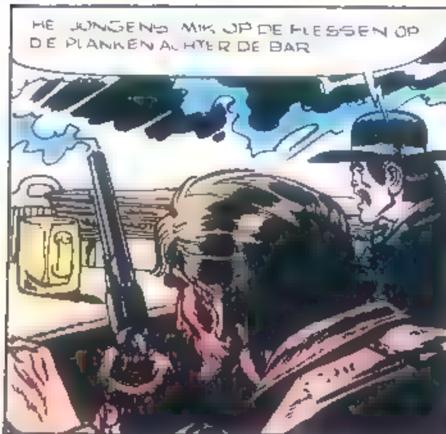
WORDT VERVOLGD

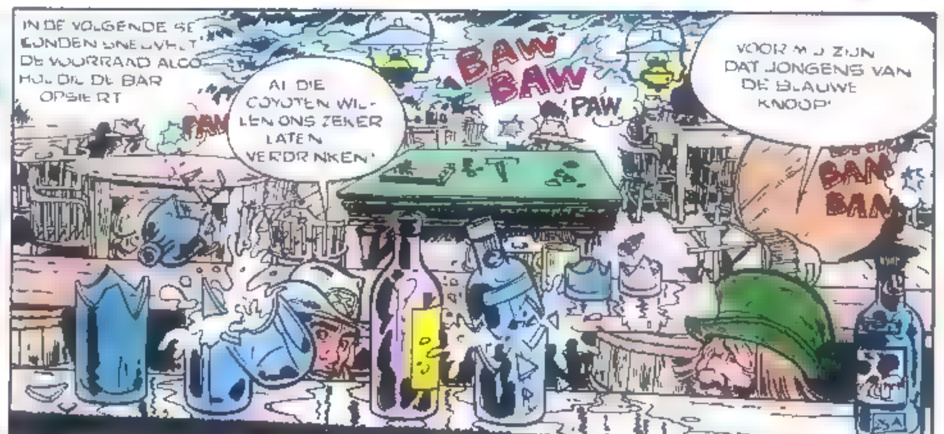
BLUEBERRY

TEKST: GIRAUD
TEKENINGEN: CHARLIER











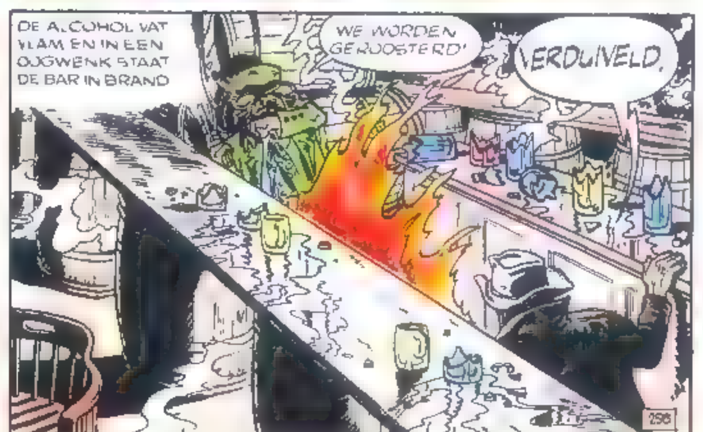






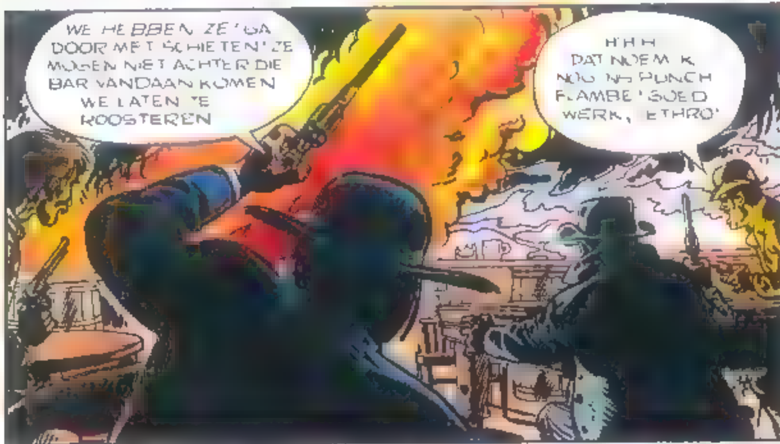


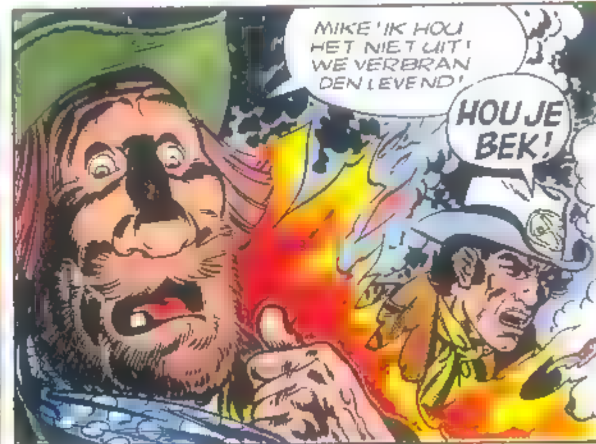




HET IJZEREN PAARD

Blueberry en McC ure worden door Steelfingers en zijn mannen behoorl jk n t nauw gedreven B ueberry ziet maar een oplossing

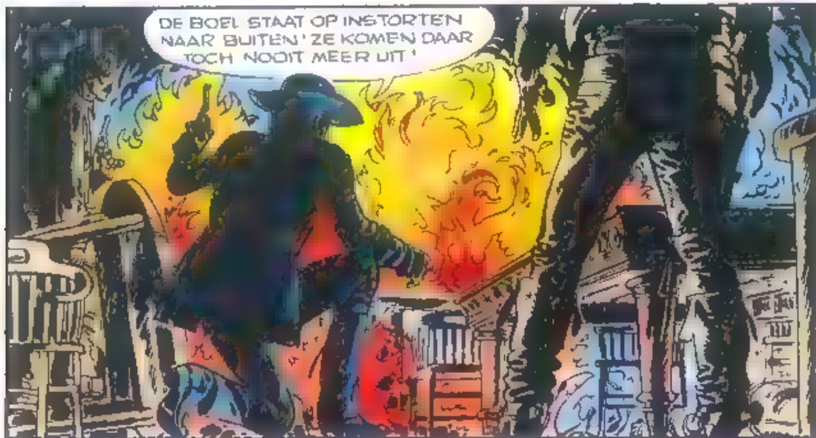


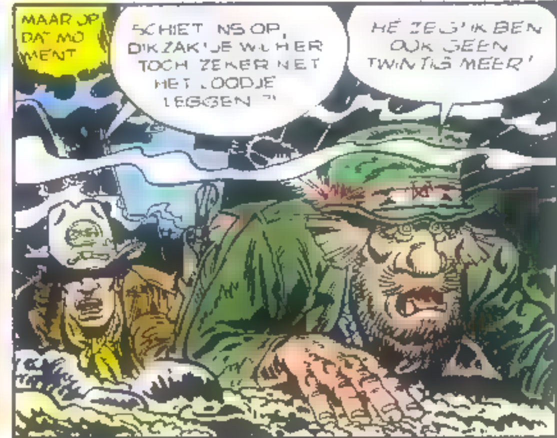














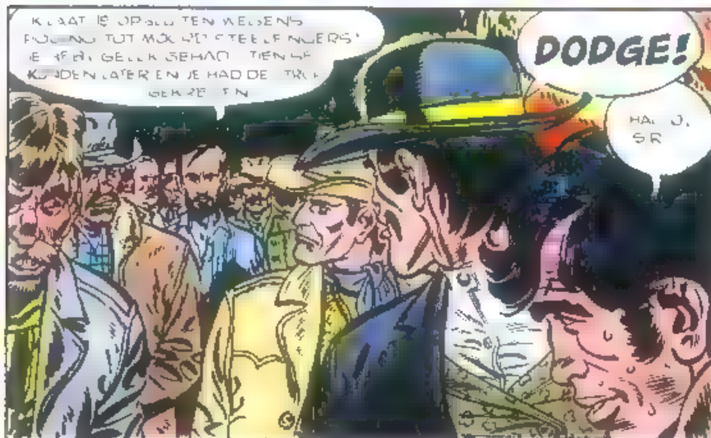


BLUEBERRY











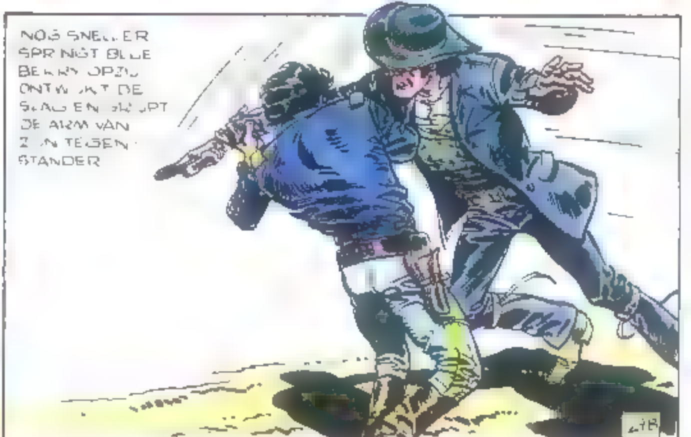
27A









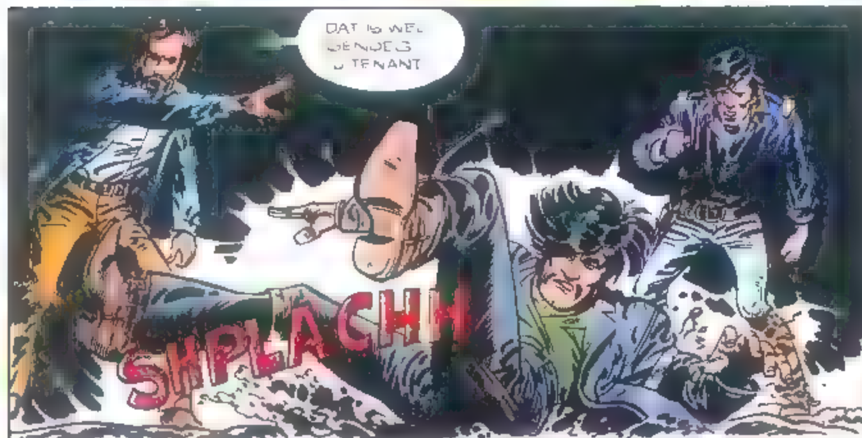


27B

HET IJZEREN PAARD

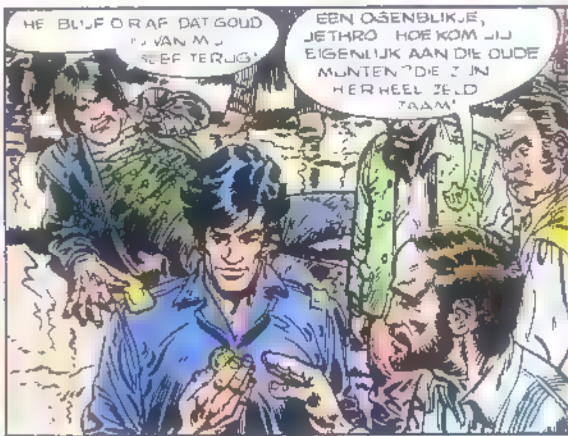






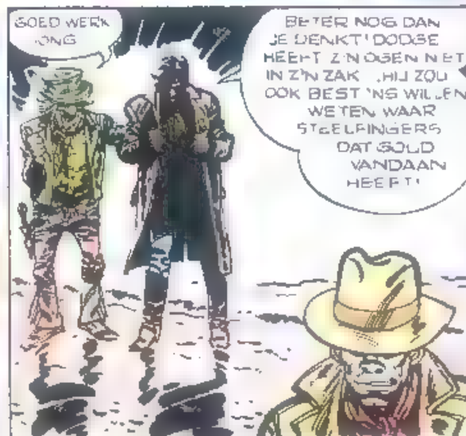






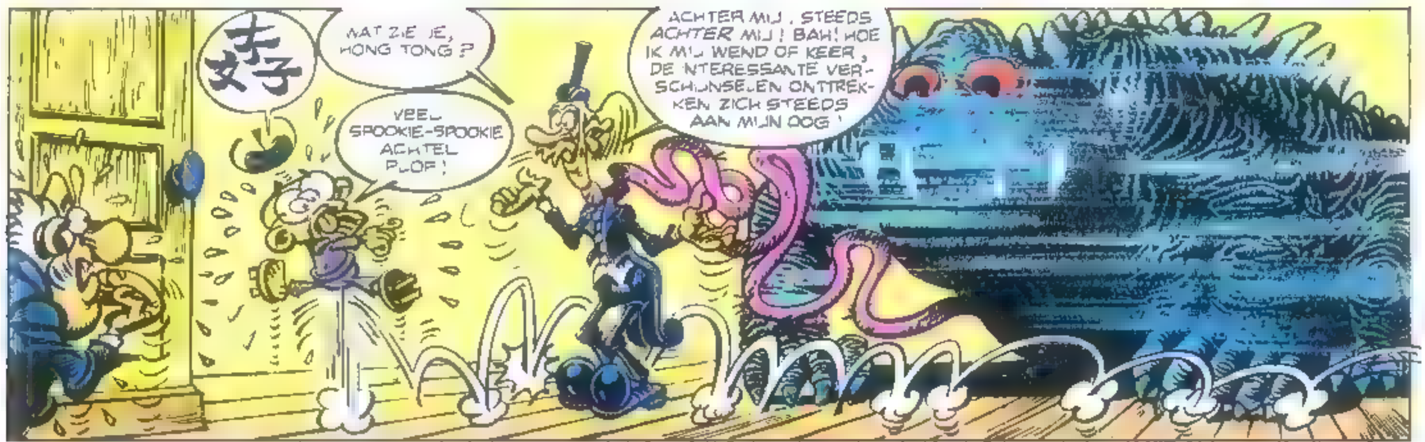








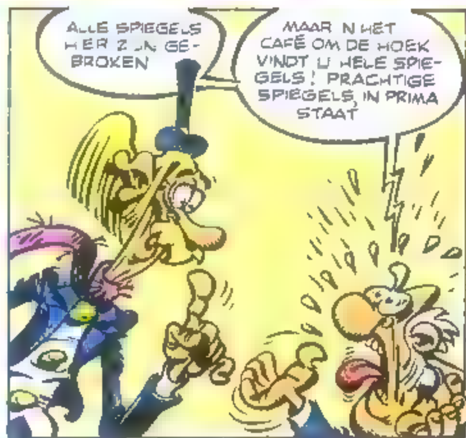
AMBROSIUS



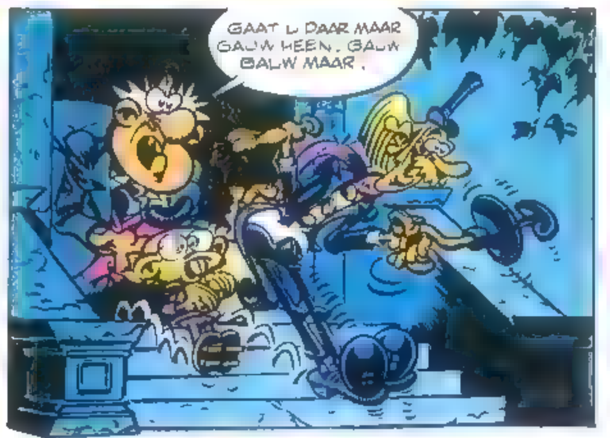
WAT ZIE JE, HONG TONG ?
VEEL SPOOKIE-SPOOKIE ACHTEL PLOF !
ACHTER MIJ, STEEDS ACHTER MIJ! BAH! HOE IK MIJ WEND OF KEER, DE INTERESSANTE VERSCHIJNSELEN ONTTREKKEN ZICH STEEDS AAN MIJN OOG !



MAAR WACHT EENS... EEN SPIEGEL! DAARIN KAN IK ZIEN, WAT ACHTER MIJ GEBEURT. WAAR IS EEN SPIEGEL ?



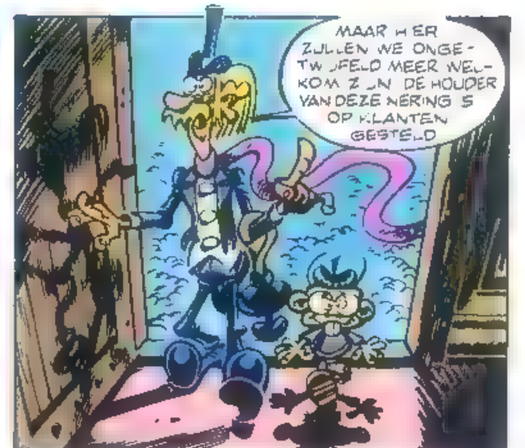
ALLE SPIEGELS HIER ZIJN GEBROKEN
MAAR IN HET CAFÉ OM DE HOEK VINDT U HELE SPIEGELS! PRACHTIGE SPIEGELS, IN PRIMA STAAT



GAAT U DAAR MAAR GAUW HEEN. GAUW GAUW MAAR.



IK KREEG DE INDRUK DAT DE BURGEMEESTER ONS WEG WILDE HEBBEN. MISSCHIEN WILDE HIJ RUSTEN. HIJ ZAG ER NOGAL VERMOEID UIT.
$50 REWARD DEAD
GIDEON



MAAR HIER ZULLEN WE ONGETWIJFELD MEER WELKOM ZIJN. DE HOUDER VAN DEZE NERING IS OP KLANTEN GESTELD

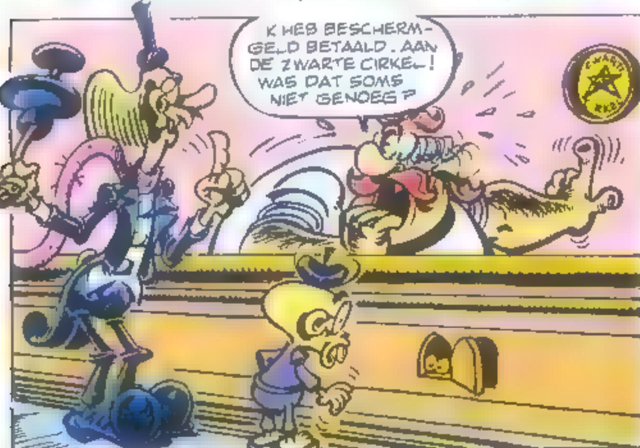


WHAAAA!
O, ELLENDE. KOMT U MIJN KLANTEN WEER WEGJAGEN ?
WEL NEE, GOEDE MAN. IK WILDE ALLEEN EVEN IN EEN SPIEGEL KIJKEN OM TE ZIEN WAT ACHTER MIJN RUG GEBEURT.
27

en de HEKSEN

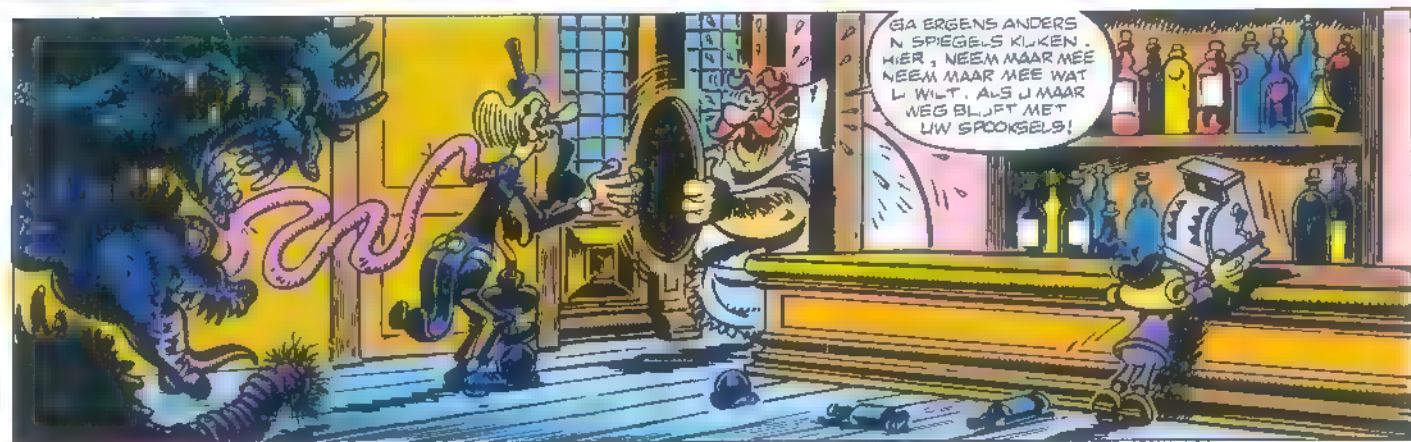
DOOR: GIDEON BRUGMAN
TEKST: L. HARTOG VAN BANDA

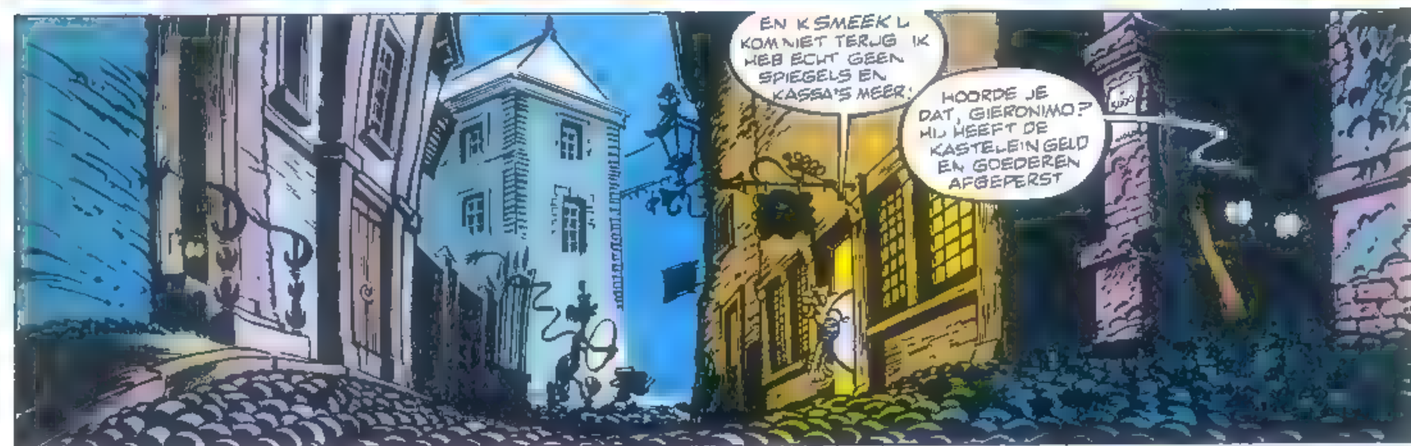
Professor Ambrosius is uit zijn humeur, omdat hij de interessante spookverschijningen die hem voortdurend belagen, niet kan zien.

















WORDT VERVOLGD

LOKET 2

SAMENSTELLING:
HENK ALBERS

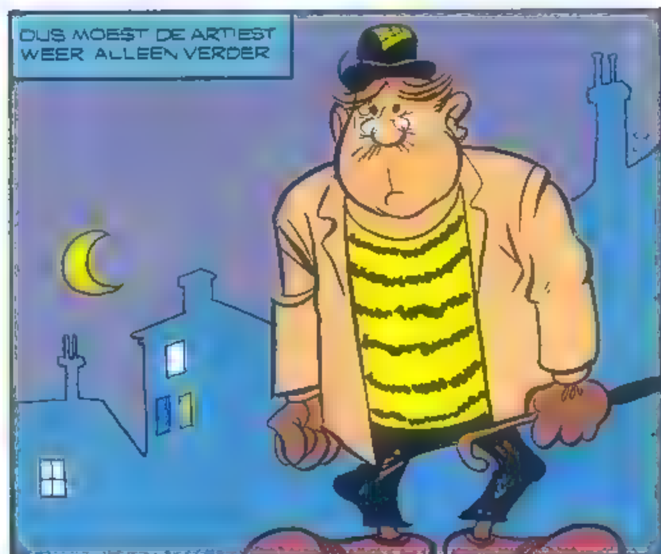
TEKST:
JAN VAN GELDEREN

LETTERTEKENEN:
RICHARD'S STUDIO



door een noodlottige vergissing ten postkantore werd het onderhavige pakket niet te bestemder geadresseerde afgeleverd...







DORUS

en nog vele andere glansrollen van TOM MANDERS







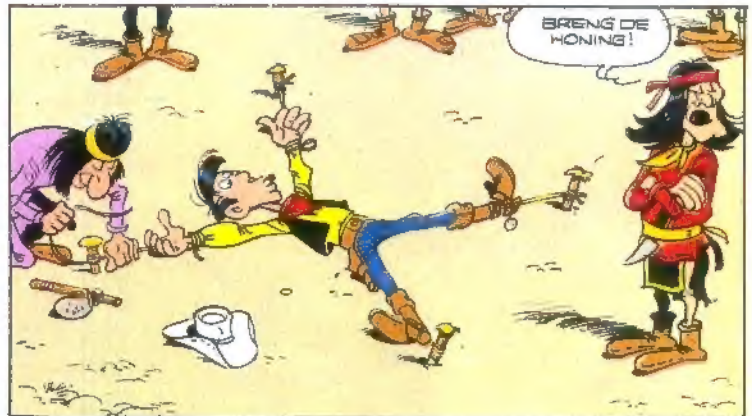




LUCKY LUKE

TEKST: GOSCINNY
TEKENINGEN: MORRIS
VERTALING: MYRIAN GIANOTTEN









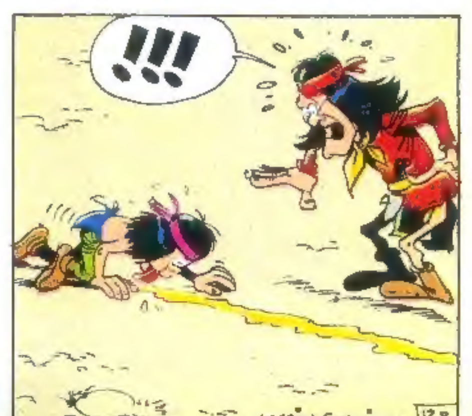












APACHE CANYON

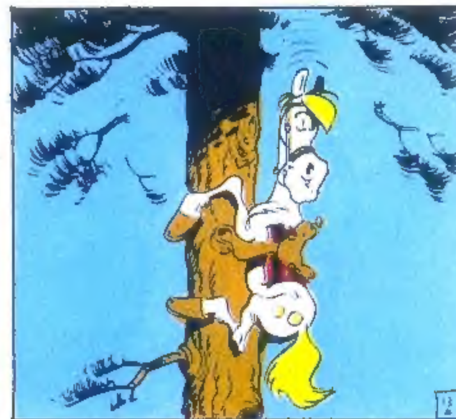
Door een stomme zet van O'Nolland wordt Lucky Luke tijdens 'n vredesmissie naar de Apachen door Patronimo gevangengenomen.



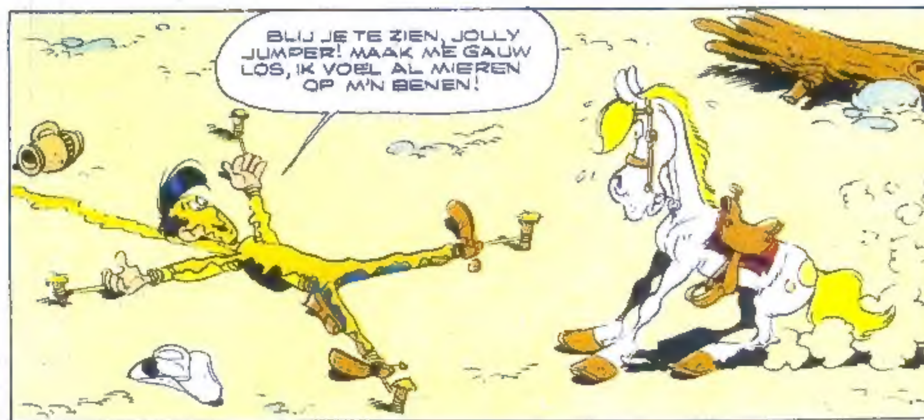


















WORDT VERVOLGD

HEDEN OPENING VAN DE NIEUWE PEP-STRIPOTEEK

OPTREDEN VAN DE ARGONAUTJES

bekend uit

PEP

vaste gasten in de toekomst:

AGENT 327 - ERWIN DE VRIJBUITER - BLOOK

JOHNNY GOODBYE - AMBROSIUS



LEES HET EERSTE ALBUM

UIT DE STRIPOTEEK

de ARGONAUTJES

en het orakel van delphi

verkrijgbaar bij de GP-wederverkoper
en in boek- en tijdschriftenhandel

Prijs: **2,45**
Abonnees: **1,95**

Zie je de wederverkoper niet, bestel dan per briefkaart
bij De Geïllustreerde Pers N.V., Postbus 497, Amsterdam.



